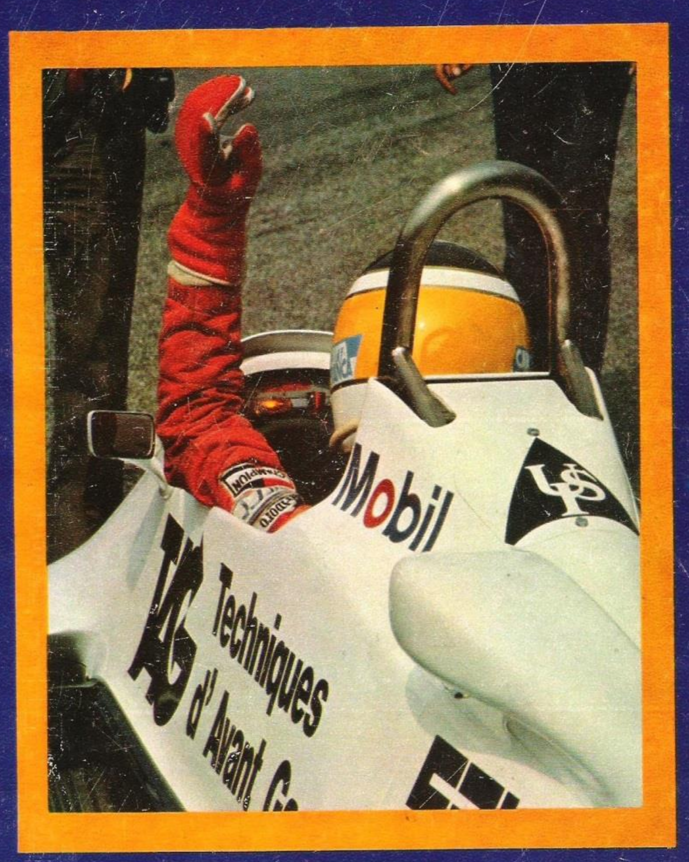
Parabrisas

CORSA

Nº 804 del 28 de octubre al 3 de noviembre de 1981
Argentina: $ 30.000.- Uruguay: N$ 35 - Paraguay: Gs. 180-EE.UU. u$s 1,80 (por avión)



EDICION ESPECIAL

Reutemann

REUTEMANN

SUMARIO



CORSA



Nº 804 - Año 1981 - Buenos Aires
Del 28 de octubre al 3 de noviembre de 1981
Redacción: Av. Alem 896 - 1001 - Capital Federal
TE: 32-6010/29 - Télex 9229 Abril AR

DIRECTOR: *Carlos Fresco*

JEFE DE REDACCION:
Alberto del Priore

PROSECRETARIOS DE REDACCION:
Ricardo Delgado y Oscar Fittipaldi

REDACCION: *Jorge Fernández Morano, Eduardo E. Neira, Tomás Kobayashi (archivo), María Delia Cedrés de Mango (secretaria)*

COLABORADORES: *Héctor Cademartori, Ronald Hansen, Jorge Landini, Jorge Maggi, Héctor Olano y Marcelo García Lobelos*

CORRESPONSALES: *Germán Sopeña y Franco Lini (Europa), Héctor Horacio D'Amico (USA), León Balter (Los Angeles, USA) y León Walger (Inglaterra), Martin Holmes y Hugh Bishop (Rally)*

***ARTE Y DIAGRAMACION:* Director:** *Julio Peralta.* **Asistente:** *Héctor Sol.* **Jefe de Arte:** *Eduardo César González.* **Jefe de Diagramación:** *Carlos Romanó.* **Diagramadores:** *Enrique Giovannetti, Eugenio Cuttica*

***FOTOGRAFIA:* Jefe:** *Hugo Pérez Campos.* **Jefe Técnico:** *Isidoro Rubini.* **Jefe de Servicio:** *Bernardo Acuña.* **Fotógrafos:** *Antonio Capria, Armando Rivas, Osvaldo Dubini, Mario Paganetti, Eduardo Nuñes, Daniel León, Alfredo Albornoz, Enrique Blanco, Osvaldo Varone, Ignacio Corbalán, Carlos Acuña, Carlos Pesce y Eduardo Marti*

SERVICIOS EXTERIORES Y ARCHIVO:
Director: *Mario E. Ceretti*

EDITORIAL CREA S.A.

Adminitración: Av. Alem 896 - 5º piso - 1001 - Capital Federal - República Argentina
TE: 32-6010/29
Cables: Edabril - Baires
Télex: 9229 Abril AR

AREA CIRCULACION:
Gerente: *Osvaldo Andrés*

AREA PUBLICIDAD: *Administración, Av. Alem 896 - 6º piso - 1001 - Capital Federal - TE: 32-6010/29*

Gerente: *Nicola Bóvoli*

Gerente Adjunto: *Fernando Costanzó.* **Gerente de Ventas:** *Oscar Paino.* **Gerente Atención Clientes:** *Gerardo Cerolini.* **Gerente de Marketing:** *Roberto Ares*

Jefe de Tráfico: *Rodolfo Eusebio*

Talleres Gráficos CREA - Av. Roca 4410 - Florida - Prov. Buenos Aires

Por qué Reutemann

Por qué un número así,
dedicado a un hombre vencido.
A un hombre
al que dejaremos solo
una vez más porque no ganó.
Un luchador derrotado
a quien, sin importarnos
que no se dio por vencido,
no le perdonaremos
haber perdido.
A quien mezquinaremos
esas bochincheras
pero huecas glorias con que
solemos cubrir
a los que **—no como él—**
saben satisfacer nuestras
expectativas.
Bueno, acaso hicimos este
número porque en CORSA
no pensamos así.
Porque si algo aprendimos
de la profesión
de periodistas,
del andar trotando mundo,
de conocer tanta gente,
o, acaso,
de cada regreso,
fue a saber ponderar
lo perecedero y lo
que tiene valor inalterable.
Por eso este número así,
esta unión entre
los que somos de CORSA
y los que **"eran"** de CORSA
en un número sin firmas,
en el que todos
pusimos lo mejor que
podíamos aportar
—fotos, textos, dibujos,
recuerdos, disponibilidad,
ganas de hacer—
con el propósito de mostrar
al Reutemann que
conocemos en todo su valor.
Devolviéndole el brillo
de todo lo que hizo.
Recordando que
—con errores o aciertos,
campeón o no,
ídolo o no, ... ¡piola o no!—
supo ser el único
piloto argentino de su
generación
reconocido mundialmente.
Despreciando, en definitiva,
la circunstancial mácula
de lo que no pudo hacer.
Nos propusimos
no "usarlo" a Reutemann.
Más bien, por el contrario,
trabajamos con la mente
puesta en un ejemplar
de CORSA que él mismo
no pudiera dejar de tener.
Pero aun por encima
del Lole mismo, lo hicimos
pensando en la gente,
en los que siempre
lo siguieron y hoy,
con el entripado de
una derrota muy difícil
de asimilar,
maldicen el momento
en que cifraron alguna
esperanza en él...
Porque si es que en algo
todos vamos a cambiar,
aquí y ahora
se nos presenta una
oportunidad inmejorable
para empezar ya.
Reconociendo que está
en nuestra propia
idiosincrasia
la inestabilidad que
nos hamaca a los extremos
del exitismo apasionado y la
depresión derrotista.
¿Que a Lole no le interesa
su público?
No. Que no lo
demuestre
es otro cantar.
Obrar en consecuencia hoy,
porque no es campeón,
sería una venganza estúpida.
Si en algo queremos
cambiar, declamos, empecemos
por reconocer que,
real o artificialmente,
nuestros triunfadores siempre
fueron **grandes,**
mientras que los derrotados
—siempre, también—
pasaron al olvido.
Nosotros no aceptamos
que nuestros perdedores sean
dignos, **grandes,**
sin darnos cuenta que
en el Lole, por ejemplo,
tenemos a uno,
que no perdió el campeonato
en Las Vegas
sino mucho antes,
cuando estuvo a punto
de sentar un precedente
inédito
en materia de disciplina,
en un ambiente que,
evidentemente,
no los tolera.
Por eso este número,
entonces.
Para que no nos permitamos
volver a cometer
la injusticia del olvido.
Por eso, Reutemann.

UNA MEZCLA DE VOCACION, EXPERIENCIA Y TALENTO

REUTEMANN, CUERPO Y ALMA DE LA FORMULA UNO MODERNA



CORSA —¿Cuál es para Carlos Reutemann el placer máximo que implica manejar un automóvil?

REUTEMANN —La máxima satisfacción, sin ninguna duda, es manejar un auto con óptima adherencia.

CORSA —¿Y lo ingrato de manejar un auto de carrera?

REUTEMANN —Manejar un auto sin adherencia.

Nada resume mejor que esas dos frases complementarias todo lo que define a Carlos Reutemann como el hombre de la Fórmula Uno por excelencia. Reutemann es la Fórmula Uno actual, tal como en otros años lo fueron Fangio, Clark, Stewart o Niki Lauda. Basta con verlo alrededor de su auto de carrera cuando faltan veinte minutos para comenzar una prueba de clasificación. Nada ni nadie es capaz de apartar a Reutemann de sus cinco sentidos concentrados en andar más rápido que todos los demás. Se ha dicho hasta el cansancio que en esos momentos Reutemann tiene los ojos clavados en el infinito y que cualquiera puede gritar a sus espaldas sin que Lole se digne siquiera darse vuelta. En ese instante no escucha preguntas, no firma autógrafos, parece despreciar a todo el mundo. Es el egocentrismo de los deportistas, opinan algunos. Pero es también, sin ninguna duda, el esfuerzo sin igual que exige la Fórmula Uno y en el cual Reutemann se sumerge con la vocación de los grandes.

Al salir a la pista no hay más diálogo que entre el piloto y su auto, y esa rara soledad es lo que más difícilmente puede ser comprendido desde afuera. "Los autos llegan a tener algo de humano" dijo una vez Fangio, y todos los que llegan a conducir un auto de Fórmula Uno comparten consciente o inconscientemente ese juicio. La sensación de querer manejar un auto con adherencia perfecta, como lo indica Reutemann, es el placer de saber que nadie puede doblar en esa curva más rápido que uno mismo. Y para llegar a ese placer máximo no hay otra meta posible que llegar a manejar un Fórmula Uno y probar que en efecto uno es capaz de ganarle en ese nivel a todos los demás.

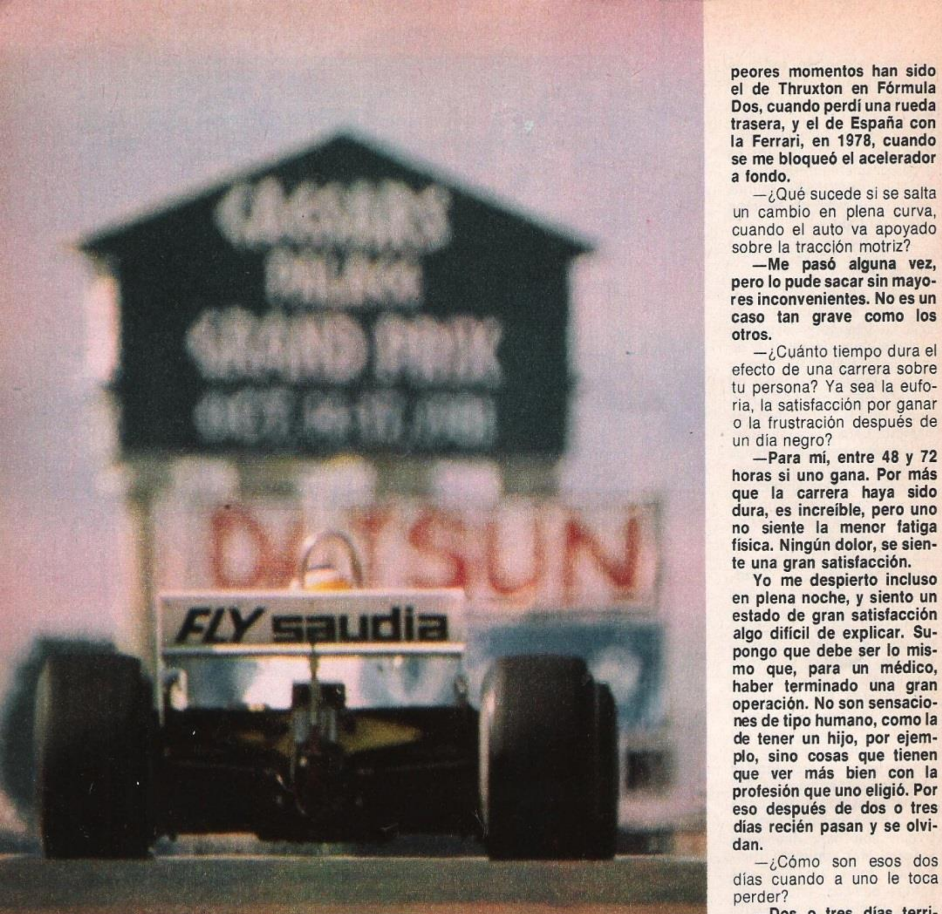
¿Qué sucede entonces entre el piloto, el auto y la pista? Reutemann nos entregó por primera vez una serie de singulares precisiones sobre ese mundo cerrado que es la conducción de un Fórmula Uno.

—Ningún momento transmite tanta tensión como los segundos previos a la largada de un Grand Prix. ¿Qué se ve exactamente desde el puesto de conducción cuando se está por dar la orden de largar? ¿Se mira de reojo a los rivales?

—Solamente se mira la luz para reaccionar de inmediato. Pero el problema es que no se sabe si mirar al rojo que se va a apagar o al verde que se está por prender. Aunque haya muy pocos centímetros de distancia entre la luz roja y la luz verde, el ojo está tan concentrado en un solo lugar que a veces uno se come la largada porque está pasando instintivamente de uno a otro justo cuando se produce el cambio y hay un retraso en la reacción.

—¿Qué precauciones puede tomar el piloto a medida que recorre los primeros metros de carrera rumbo a la primera curva?

—Todo depende de la



pie pisando el freno.

—¿Eso se obtiene a menudo?

—Ahí está la clave. Todo lo que yo trato en clasificación es lograr una adherencia delantera que me permita esa conducción. Eso lo obtenía mucho con las Michelin radiales, porque son más blandas en su construcción, y yo lograba que las carcazas se deformaran de manera ideal al ingresar a la curva con el freno apretado, y cargándome sobre la rueda delantera externa.

—¿En qué circuitos, por ejemplo?

—En varias curvas en bajada de Montecarlo obtuve ese efecto ideal. En la bajada del Tobogán de Buenos Aires también.

—¿Eso implica que para tu estilo de manejo te resulta finalmente más cómodo manejar con cubiertas radiales?

—Pienso que sí. Las cubiertas convencionales son menos difíciles para manejar en lo rápido, porque tienen un comportamiento menos "nervioso", son más estables. Pero con una buena puesta a punto del tren delantero, sobre gomas radiales puedo lograr ese efecto ideal para mi estilo, y andar verdaderamente muy rápido.

—Estás girando en plena carrera y de pronto ves un auto accidentado al costado de la pista. ¿Se brinda un segundo de atención a ese hecho, o se pasa al lado sin mirar?

—No, por supuesto que eso provoca una impresión importante. Este año, por ejemplo, cuando ví el auto de Piquet accidentado en Silverstone me produjo una muy mala impresión porque parecía que había sido un accidente serio. Pero estas son impresiones totalmente personales. A mí me afectó mucho lo que pasó en Zolder con el mecánico de Osella, pero también escuché a muchos ingleses que decían tranquilamente "¿para qué se cruzó sin mirar?".

—Y pensando en uno mismo, mientras se está girando a pleno, ¿cuál es el incidente mecánico que se teme más?

—Quedarse sin frenos es bravo. Bloquear el acelerador a fondo también, y perder una rueda trasera es otra cosa bravísima. Mis dos peores momentos han sido el de Thruxton en Fórmula Dos, cuando perdí una rueda trasera, y el de España con la Ferrari, en 1978, cuando se me bloqueó el acelerador a fondo.

—¿Qué sucede si se salta un cambio en plena curva, cuando el auto va apoyado sobre la tracción motriz?

—Me pasó alguna vez, pero lo pude sacar sin mayores inconvenientes. No es un caso tan grave como los otros.

—¿Cuánto tiempo dura el efecto de una carrera sobre tu persona? Ya sea la euforia, la satisfacción por ganar o la frustración después de un día negro?

—Para mí, entre 48 y 72 horas si uno gana. Por más que la carrera haya sido dura, es increíble, pero uno no siente la menor fatiga física. Ningún dolor, se siente una gran satisfacción.

Yo me despierto incluso en plena noche, y siento un estado de gran satisfacción algo difícil de explicar. Supongo que debe ser lo mismo que, para un médico, haber terminado una gran operación. No son sensaciones de tipo humano, como la de tener un hijo, por ejemplo, sino cosas que tienen que ver más bien con la profesión que uno eligió. Por eso después de dos o tres días recién pasan y se olvidan.

—¿Cómo son esos dos días cuando a uno le toca perder?

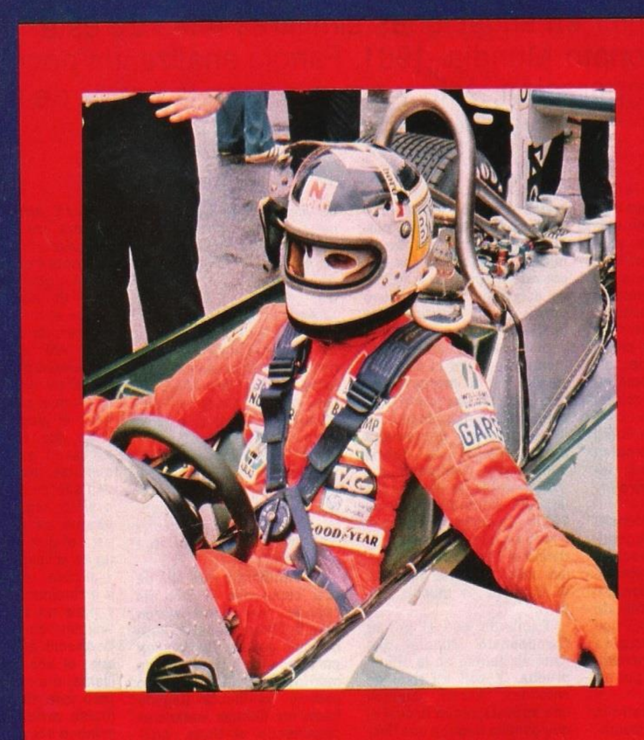
—Dos o tres días terribles, en los cuales uno no deja de pensar en lo que pasó, como en el caso de Alemania de este año. Pero también pasan, y uno quiere estar otra vez sentado en el Fórmula Uno.

....

¿Será igual esta vez? Reutemann admitió una hora después de la decepción de Las Vegas que tenía que superar unos días de reflexión antes de saber qué podría pasar en el futuro.

Demasiadas esperanzas se habían depositado en 1981 como para sufrir una caída tan dolorosa, cuando la meta ya estaba a la vista. Sin haber alcanzado el título, de todos modos, nadie puede igualar a Reutemann como símbolo indiscutido de la Fórmula Uno moderna.

1981
EL HOMBRE A BATIR



Con tropezones, con altibajos, de frente a las consecuencias provocadas en su propio equipo por su rebeldía de Brasil, adaptándose a sucesivos e inoportunos cambios de marca de neumáticos, resistiendo el asedio constante de Nelson Piquet y los intermitentes ataques de otros aspirantes hasta la atropellada final de Laffite, Lole se aferró hasta las últimas instancias, con uñas y dientes, a su condición de líder del Campeonato y hombre a batir.
Esa batalla, de agobiante desarrollo, mostró a un Reutemann maduro y esforzado, que, usando el trabajo como arma predilecta, nos entregó la mejor producción anual de toda su campaña en Fórmula Uno

JUAN MANUEL FANGIO, RECUERDOS DE ACTUALIDAD

Un esfuerzo, un sacrificio enorme

No solamente estuvo en los mejores equipos de su época, sino que en varias oportunidades llegó a definir en situaciones similares a las de este Campeonato Mundial 1981. Fangio analiza, un poco por comparación, ésta y aquéllas con la óptica de su ya reconocida experiencia

Había alguien cuya opinión no podía faltar en este momento. Alguien que, además de encontrarse en 1950 (primer año de disputa del Mundial de Conductores) en 1951 y en 1956 en situación similar a la de Reutemann cuando sólo faltaba el cierre del Campeonato, y de perderlo en la primera oportunidad, lo ganó en las dos restantes... y otras tres.

Alguien que, por primera vez en 1981, estuvo a punto de verse sucedido en la posesión del cetro por otro argentino.

El despacho presidencial de Mercedes-Benz Argentina se iluminaba con el sol del viernes 16. Carlos Reutemann era el tema obligado.

"Es un profesional de grandes condiciones, que prácticamente vive por, para y con las carreras; para nada busca esta actividad por un afán de figuración...

"Tiene características muy especiales. Es sumamente veloz. Y he visto que este año tuvo mucha confianza en sí mismo, trasuntando gran seguridad. Indudablemente, un buen elemento para cualquier equipo."

—¿Considera que esa confianza del '81 en sí mismo, le faltaba en años anteriores?

—"No. Quizás era falta de confianza en los medios de que disponía. Cuando uno tiene un buen auto y una buena atención es cuando recién puede aflorar en plenitud esa confianza en sí mismo. Hacen falta las dos cosas... Y desde el principio de esta temporada, incluso desde el año pasado, noté que Reutemann contaba con ambas. Pero lamentablemente, de acuerdo a lo que se vio, da la impresión de que hubo un apoyo más decidido hacia Alan Jones. De lo contrario, Reutemann probablemente se habría consagrado Campeón del Mundo antes de llegar a las últimas competencias de 1981... De cualquier forma el hecho de que la carrera final defina el título, acuerda mucho más mérito al ganador. El impacto es mucho mayor...

Recuerdo que el primer Campeonato Mundial que gané se definió en la última prueba. Y con mi rival de entonces, Ascari, hicimos una apuesta, según la cual el que ganaba pagaba una fiesta y el que perdía elegía el lugar y los invitados... Así que de España nos fuimos a Italia y organizamos una fiesta hermosa, una de las que con más gusto pagué...

Entre los invitados de Ascari estaba Villoresi, que en el momento de hablar, me dijo: "Mentiría si te digo que estoy contento porque ganaste el Campeonato, pero te lo has merecido". Y me entregó un plato que llevaba inscripto: "Un piccolo ricordo per un grande Campione".

...Son esas cosas que hoy no existen. Ya no se ve la camaradería que había antes.

Aparte, siempre que hay dos pilotos de primera línea en un mismo equipo, es normal que la situación sea bastante tirante. Para peor, Jones era el Campeón del Mundo y Reutemann le hacía los mejores tiempos...

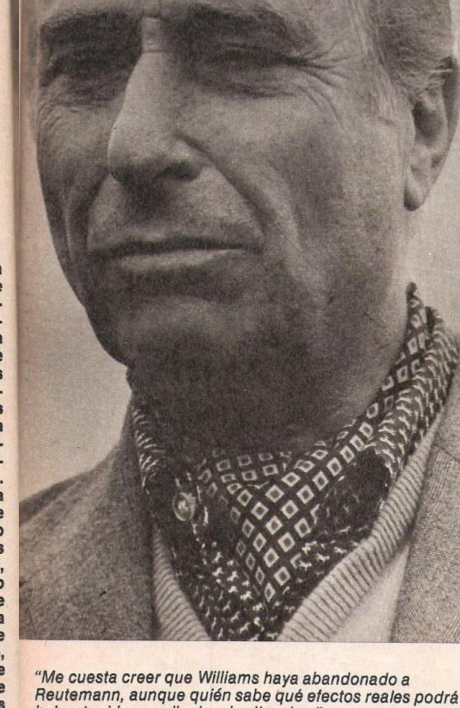
De todos modos, independientemente de ganar o no el Campeonato, Reutemann se lo tenía ampliamente merecido por lo hecho este año y durante su larga campaña.

Sin embargo, más allá de eso, como dije el otro día cuando me entrevistaron para la TV brasileña, yo quería que ganara Reutemann pero no hay que quitarle méritos a Piquet, que el año pasado ya había llegado hasta las últimas instancias discutiendo el título. Además, hace dos años, después de encontrarnos en Donington y cuando Jackie Stewart me llevaba al aeropuerto, le pregunté quién era para él el mejor piloto: "Piquet", me contestó.

—Ahora bien, volviendo a lo de la tensión provocada al haber dos pilotos de primer nivel en una misma escudería, recuerdo que cuando Moss vino a correr a Mercedes, nosotros teníamos entonces el mejor coche. Y, de palabra, arreglamos que la carrera era libre hasta que consolidáramos cierta ventaja sobre el equipo contrario. Así que el asunto era "a cara de perro" hasta que desde el box hicieran señas de mermar el ritmo de marcha. Ahí sí, manteníamos posiciones para evitar que la lucha se diera entre nosotros con el peligro de favorecerle el juego a un tercero. Creo que ésa es la única forma en que nadie puede quejarse. No estableciendo una diferencia de cinco, seis o siete segundos entre sí, porque así es muy cómodo para el que viene atrás, que no se arriesga en la largada y, al pasar rezagados, puede ir arrimándose... Eso es feo, y para mí fue un error de Williams en el contrato que le ofreció a Reutemann. Es que, el año pasado, el Williams era el mejor coche pero este año dejó de serlo (había varios que al menos estaban a la par de ellos), así que la situación interna se habría resuelto sola... Hay destinos... Carlos no se dio cuenta; si él propone eso que digo nadie puede decirle que no. Esa habría sido la solución: libertad de acción."

Sostuvo la gran copa hasta terminar la frase. La vació y dejó junto a la botella familiar de agua mineral sobre el amplio escritorio. Se incorporó.

"Y ahora me voy a Balcarce. Un montón de medios me invitaron a ver el G.P. de Las Vegas con ellos, pero prefiero irme a verlo tranquilo, en familia. Además, ya avisé que pongan una botella de champagne a enfriar, para celebrar después..."



"Me cuesta creer que Williams haya abandonado a Reutemann, aunque quién sabe qué efectos reales podrá haber tenido aquella desobediencia..."

El sábado 17 de octubre, luego de la carrera que él había preferido ver por televisión en la intimidad de su casa de Balcarce, rodeado sólo de los suyos, no disimulaba la natural desazón.

"Estoy triste. Esto fue una gran decepción.

"Cuando se largó no me llamó la atención que Reutemann se quedara algo. En ese momento pensé que estuvo bien al no arriesgarse a discutir la punta con dos hombres que gustan de ir al frente sin concesiones, como Jones y Villeneuve. Total, lo importante era controlar a Piquet, que seguía atrás de él. Pero me preocupé seriamente cuando el brasileño lo pasó y Reutemann ni siquiera pudo seguirle el tren.

"Ahí ya no me quedaron dudas de que algo andaba mal en el auto. En cambio, Jones podía desplegar sin inconvenientes su clásica táctica de "todo o nada", aunque demostró inteligencia al aminorar el tren y regular la carrera, justamente cuando le sacó una vuelta a Reutemann... El australiano hizo entonces una carrera, sin problemas, estuvo realmente bien...; mientras, Reutemann... En fin, yo ya no entiendo más nada...

"Yo también he vivido circunstancias en las que se pudo pensar que el equipo me perjudicaba en beneficio de mis compañeros, como cuando en el '50 era el único piloto no italiano de Alfa. Recuerdo que una vez, en Spa, pude haber ganado de no ser por una rueda que se trabó al tratar de sacarla cuando paré a cambiarla. Hubo que reemplazar el neumático sin quitarla y perdí un tiempo precioso que se llevó la chance de ganar la carrera. Entonces se llegó a decir que la escudería estaba en mi contra...; pero no fue así.

"Y ahora me cuesta creer que Williams haya 'abandonado' a Reutemann, aunque quién sabe qué efectos reales podrá haber tenido aquella desobediencia de sacarla to en Brasil..., qué consecuencias, qué problemas internos habrá acarreado en realidad...

"Por lo que pude apreciar a través de la TV, el circuito me gustó; es trabado pero relativamente veloz y da la impresión de que hay mucho lugar para pasar.

"De todos modos, yo no fui a Las Vegas para evitar el 'ruido' y no tener que hacer declaraciones inconvenientes... Es que a veces hay pilotos que pueden creer que uno les da mala suerte...

"Pero en fin..., mejor que no fui, así me ahorré una amargura mayor.

"¿El futuro de Reutemann? Ignoro el pensamiento de Carlos pero sí sé lo que a mí me pasó. Además, está el caso de la mayor parte de los pilotos actuales, como el de Jackie Stewart, que dejó siendo joven todavía... Diez años de correr en F-1 son suficientes para saturar a una persona.

"Ni Carlos ni su familia pueden haber disfrutado como personas de esta dilatada parte de su vida, en absoluto. Y posiblemente, ahora se disfrute menos que antes. La pauta la da que prácticamente, quien gana un Campeonato se retira al año siguiente...

"Es un esfuerzo, un sacrificio enorme, que exige olvidarse de todo lo demás, terminar una carrera y estar pensando en la otra... Es un problema difícil hasta para la familia.

"Hoy, cuando se gana el título, bien vale seguir un año más para consolidar la situación financiera, pero el sacrificio...

"El día en que se deja la actividad, cambia la personalidad, uno se convierte por fin en un hombre tranquilo....

"A mí me pasó..., lo decidí corriendo en Reims, como es sabido. ¿Qué voy a hacer? —pensé— ¿Buscar un Campeonato más?... Me bajé del auto y anuncié mi retiro. Esa es la mejor forma de dejar, porque si uno lo comenta previamente, entran a meterse todos los interesados en que uno siga, y empiezan a endiosarlo a riesgo de que uno termine creyéndose un dios.

"Efectivamente, diez años desgastan a cualquiera...; lástima si Carlos se va sin haber obtenido lo que merece... Aunque bien podría seguir un par de años más. Condiciones y estado no le faltan, pero ésa es una decisión privativa de él."

Respetuoso como siempre del terreno ajeno, con la prudencia que forja una experiencia rica como muy pocas, Juan Manuel Fangio se unía así al sentimiento general. Y ante todo, a la admiración por el profesional digno y su empeño, más allá de la frustración circunstancial.

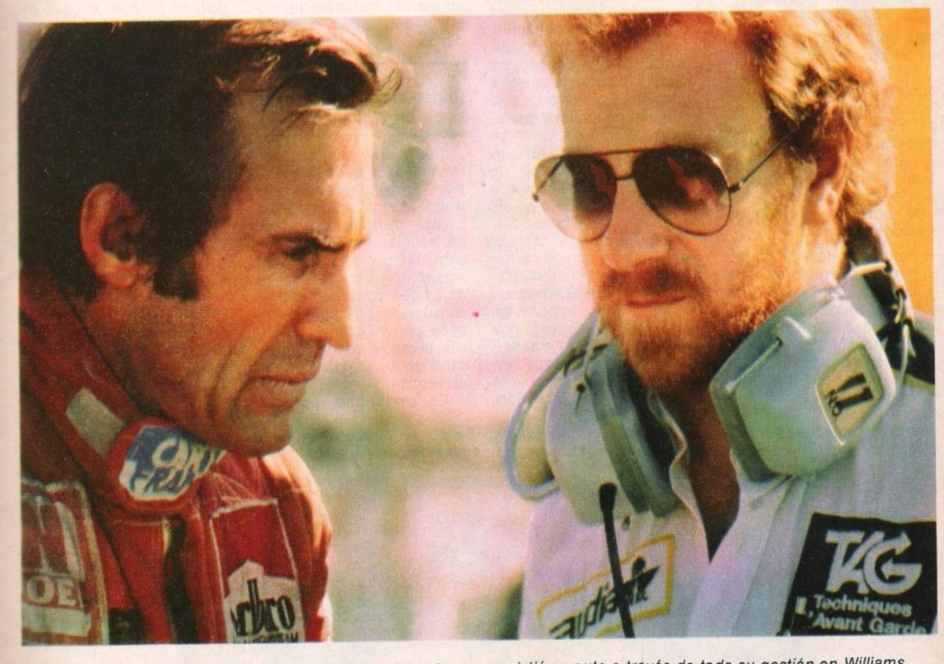
"El champagne tendrá que esperar, pero igual brindaremos en su honor."

Reutemann en la opinión de...

LOS ACTORES PRINCIPALES

Qué dicen de él los más allegados, como su ingeniero Neil Oatley o Alan Jones, un rival tan enconado que resulta imposible nombrarlo como su "compañero" de equipo. Qué concepto tienen de él los dos hombres que llegaron junto con Lole a las Vegas acariciando la esperanza del campeonato, y qué conceptos le merece a Bernie Ecclestone, quien hoy, paradójicamente, consigue el primer campeonato de Brabham desde que él dirige la marca, justamente a partir de la derrota del hombre que él introdujo en la Fórmula Uno en 1972

Bernie Ecclestone y su flamante Campeón del Mundo, Nelson Piquet. El título llegó a través de la derrota de Reutemann.



Reutemann con su ingeniero jefe, Neil Oatley, el hombre que asistió su auto a través de toda su gestión en Williams.

BERNIE ECCLESTONE

Como es sabido, conozco bastante a Carlos, aunque haya quienes aseguren que nunca se puede llegar a conocerlo bien... Desde el lejano principio advertí en él condiciones excepcionales debidas a su talento natural y gran contracción al trabajo, reflejo de una enorme pasión por el automovilismo que, alimentando una motivación extraordinaria, aún hoy, a esta altura de su dilatada campaña, mantiene casi intacta.

Sin embargo, con el tiempo, fui notando en él facetas de su carácter que, paradójicamente, quizá tengan que ver con ese profundo celo por su profesión.

Así, preocupado por encaminar acertadamente su carrera, por no perder tiempo, por no equivocarse, más de una vez, inseguro, marró sus decisiones.

Ese espíritu meticuloso, cauteloso, que seguramente le habrá quitado el sueño en unas cuantas ocasiones, lo llevó a estar más cercano al pesimismo contraproducente que al optimismo que templa convicciones.

De todos modos, aprendí a estimar a Carlos como persona y como eximio piloto, y sigo haciéndolo.

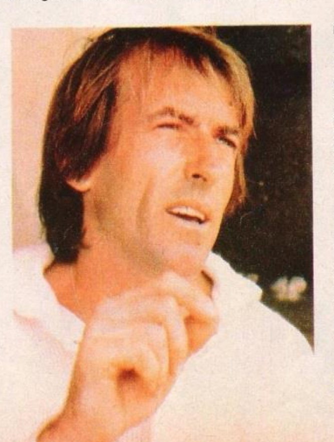
Con todo en orden es insuperable, pero ante la adversidad suele deprimirse pronto; aunque hay que reconocer que este año debió sortear varias y demostró superación de su problema personal en busca de un título que, con otra mentalidad, acaso pudo haber ganado mucho antes en su campaña, y sin los tropiezos y la desazón final de este año.

ALAN JONES

A esta altura, nadie puede dudar que Reuteman es una persona muy especial, y no exactamente de mi tipo... Como piloto, siempre lo consideré de primera línea, aunque tampoco tenga el estilo que prefiero. Suele tener un buen control de la situación sobre el auto, una forma de trabajo muy metódica y un ritmo de carrera consistente, pese a que a veces se le reprochen indecisiones y altibajos por el modo en que las circunstancias influyen sobre su ánimo.

No puedo calificarlo de "team mate" ideal, aunque oportunamente reconocí que su comportamiento durante el primer año que estuvo en Williams fue ejemplar. Luego..., en el 81 todos saben qué pasó... Muchas veces se me preguntó si yo, en su situación, no habría hecho lo

Laffite, el de los encontronazos con Lole. El de la resurrección en Canadá. Llegó a Las Vegas con una pequeña esperanza. Nos habla con franqueza y simpatía.



mismo que él en Brasil; en mi única respuesta está encerrada, quizá, la clave de una de nuestras principales diferencias: yo jamás habría estado en su situación, simplemente porque nunca habría firmado un contrato como el que él firmó y debía respetar.

Obviamente, problemas del 81 aparte, no tenemos personalidades que congenien demasiado, pero eso no se preveía como factor de conflicto porque en un equipo lo importante es la relación de trabajo, no las veladas compartidas...

Es cierto, ninguno de nosotros dos suele perecer simpático, pero creo que mi espontánea "antipatía" es más "vivaz" que la trasuntada por la natural introversión de Carlos.

Aunque, mirándolo bien, quienes me conocen dicen que yo no soy tan antipático como... franco.

NELSON PIQUET

Reutemann es diferente... Carlos es la persona más rara que conozco. Tiene días en que habla con uno, en que conversa... Pero tiene otros en que ni te da los buenos días, ni te conoce. Aparte de eso, nada tengo contra él, a quien respeto como piloto capaz, todo un profesional...

Aunque sí tendría algo que censurarle en la pista:

Carlos es el colega más egoísta en el circuito. Cuando estamos entrenando o clasificando, no le interesa para nada si el que viene atrás precisa de espacio para "hacer el tiempo". El no sale de su trayectoria aunque esté por entrar a boxes. En carrera no; es correcto. Por eso no temía correr el mismo riesgo que corrí con Jones el año pasado.

Pero repito: como persona es muy extraño. Cuando está de buen humor, Carlos es un ser maravilloso.

Recuerdo, por ejemplo, que en Canadá la tensión de ambas partes era muy grande. Yo la expresaba de una manera y él de otra. Hasta tuvimos aquel incidente cuando él vino a reclamarme en la clasificación... Pero todo era una cuestión de tensión nerviosa.

Para complicar el asunto se armó ese revuelo antes de la largada, que sirvió para aumentar todavía más el clima nervioso. Carlos estaba muy tenso. Me acerqué a él y le hice una broma. Después se vino a mi box a charlar conmigo.

JACQUES LAFFITE

Carlos es una persona con la que, sin llegar a intimar mayormente, he llegado a llevarme bien pese a más de un "roce" que protagonizamos en pista. Como piloto, lo considero un profesional serio, de una capacidad y contracción al trabajo envidiable, fruto de una motivación increíble teniendo en cuenta su extensa campaña. Eso es algo que, personalmente, admiro pero no puedo imitar, pues tengo una concepción menos rigurosa de nuestra profesión. Es cierto que la F-1 figura en un lugar preferencial en mi vida, pero me resisto a anteponerla absolutamente a todo, aunque, de hecho, haya tenido que hacer muchas concesiones en pro de la competición.

Para Carlos, en cambio, generalmente parece no haber otra cosa. Indudablemente, eso hubiera merecido un premio importante, acaso este campeonato que se le escapó de las manos.

Volviendo a nuestros "roces", con respecto al más reciente, el de Zandvoort, que tan caro nos costara, lo atribuyo a una culpa compartida. Ambos aportamos nuestra cuota...; los dos estábamos sometidos a una gran presión por nuestras chances para el título, aparte de que peleáramos un puesto trascendente en un G.P., con todo lo que ello significa de por sí... Aunque los dos podamos reaccionar de manera distinta ante la presión en aquella instancia, lamentablemente, otra vez coincidimos...

NEIL OATLEY (Ingeniero de Reutemann en Williams)

Carlos es una persona con la que se puede trabajar bien. Es muy bueno como tester... Extrañamente, hasta parece disfrutar esa parte del trabajo; algo poco común entre los pilotos y de suma importancia para el ingeniero. Es que, como profesional consumado que es, se empeña por mejorar el auto y sus tiempos de giro, acercándose lo más posible a la perfección.

Es cierto que, por sus características, a veces uno puede sentirse frustrado con él. Es que normalmente no anda rápido desde el principio, sino que las primeras dos o tres vueltas de cada salida a pista las da lentamente, a diferencia de lo que hace Jones por ejemplo, de quien se sabe que viaja a fondo desde la primera hasta la última. Pero conociéndolo, se puede tener la plena seguridad de que, al cabo de cada tanda de unas cinco rondas, gracias a sus comentarios y a los mejores tiempos obtenidos, es posible establecer sin lugar a dudas mayores si el auto está mejor, igual o peor que antes de cada modificación, y por qué. Aunque al principio ande despacio, en definitiva se puede confiar en que él extraerá del coche lo máximo que esté a su alcance.

Nuestra relación personal y de trabajo no cambió este año, por más que, debido a los mayores éxitos obtenidos, la presión que él debió soportar haya sido superior que durante el '80, resultándole lógicamente más difícil mantener la calma.

Alan Jones, o cuando el rencor desborda. Si por ser un tipo franco se puede entender que alguien deber ser también petulante, primario y descarnadamente sarcástico, no hay dudas de que Alan es muy franco.



LA TEMPORADA '81 DE CARLOS REUTEMANN

UN AÑO TERRIBLE

Un año dividido en dos mitades, una muy productiva pero plagada de conflictos, y otra en la que los puntos escasearon a la hora de sumar, permitiendo el acercamiento inexorable de Nelson Piquet y la derrota sin defensa cuando la definición llegó en Canadá y Las Vegas. Un mezquino final para un luchador tan grande, que a pesar de tener mucho en su contra, llegó hasta la última carrera del año como líder de un campeonato que recién en la instancia final no pudo retener

Carlos Reutemann tuvo grandes temporadas en Fórmula Uno.

La de 1974, por ejemplo, será inolvidable, sobre todo porque fue en ese año cuando dio su primera gran demostración de solvencia frente al público argentino, punteando holgadamanete hasta el sorpresivo final, cuando el Brabham BT-44 se plantó en el peor momento.

También ese año, aparte de ganar su primer Gran Premio, sumó a éste dos triunfos más, totalizando un máximo de tres, como Ronnie Peterson o el ganador del certamen, Emerson Fittipaldi.

La temporada de 1978, por su parte, fue la más fructífera en materia de primeros puestos. En aquel año con Ferrari y Michelin, a pesar de muchos inconvenientes, llegó a ganar cuatro carreras, es decir más que las que han necesitado para consagrarse, en los últimos tiempos, campeones como Lauda en el '77, Scheckter, o el propio Nelson Piquet.

Sin embargo, en aquel lejano 1978 el Lotus era dueño y señor y Mario Andretti se permitía ganar más carreras aún que Reutemann, adjudicándose autoritariamente el campeonato.

¿Por qué entoces esta sensación, común a todos, de que 1981 fue su mejor año en Fórmula Uno?

En principio es muy elemental y sencillo: Porque, a pesar de haber ganado "nada más" que dos Grandes Premios, estuvo en la punta del campeonato todo el año. Porque lo veíamos campeón.

Sin embargo, hoy, que no sólo *no* es campeón, sino que además pesa en el recuento de porotos el hecho de no serlo, aquella sensación nacida del entusiasmo se mantiene racionalmente y se confirma.

Este año Reutemann estuvo clara y definitivamente en su mojor momento, y las esperanzas de alzarse con el título fueron más fundamentadas que nunca desde cualquier punto de vista ; el psíquico, el físico, el conductivo, cualquiera... Es más. Este año no fue uno de ésos en los que tenía una oportunidad relativa, como cualquier otro más o menos ubicado entre los mejores.

Era *el mejor*. El se sentía así y a los demás le pesaba. Si no, que lo diga Alan Jones, que se cansó de hacer pava-

→



Una derrota para la historia de las frustraciones. Después de puntear casi la totalidad del campeonato, Lole lo pierde en Las Vegas por un quinto puesto de su rival, sin poder sumar ni un punto. En carrera lo pasaron trece autos. Un día negro.

das, hirviendo de celos y furia cuando, normalmente, podría haber retenido el título sin inconvenientes mayores. Y que, si se entregó a la guarangada de gozar sin medida su revancha, al final, fue porque a los "duros" cómo él también se les "hace el bocho", que embromar...

O que lo diga Nelson Piquet. Todo el mundo vio como fue a la largada de Las Vegas. Un derrotado Vía Satélite, ni él pudo creerlo al encontrarse con un Reutemann que, marcha atrás, de contramano se fue insólitamente atrás de él, dejándole la corona en las manos con tarjeta, moño y celofán.

El Lole fue el gran favorito, y a nadie del ambiente escapó que, con el auto en condiciones, hubiera resultado imbatible, capaz de decidir el campeonato de dos sopapos en el momento oportuno, sin tener que llegar a la agonía de Las Vegas.

Pero, aparte del inoportuno cambio de marca de gomas a mitad de año, a nadie escapó tampoco que, paralelamente, el auto de Lole comenzó a manifestar, a medida que se sucedían las pruebas europeas, una incomprensible y llamativa proclividad a variar sus performances de positivo a negativo entre clasificación y carrera. Evidenciando una modalidad de atención por parte del equipo Williams que hizo incomprobable cualquier acusación de falta de celo que se le quisiera enrostrar. Sí, así son las carreras de autos, después de todo. Hoy el auto es un Mirage, clasifica en la pole position. Mañana también está todo en orden, pero el auto es una carrindanga infame, te pasa por adentro Slim Borgudd, a todo color, para setecientos millones de amables teleespectadores... ¡Y andá a cantarle a Alfieri Maserati!...

¿Una conspiración de silencio?

Incomprobable.

¿Un llamado a la disciplina? Puede ser.. Pero con cuentagotas. Despacito. Para que nadie deje de reparar en el escarmiento, administrado a la vez con firmeza y persistencia, aunque en una actitud displicentemente desentendida para que quede claro que en este rentado deporte no es negocio tener ideas propias ni interpretaciones personales de lo que se pacta.

Aunque se sea el mejor piloto del momento.

Mucha risa, mucha broma, pero en definitiva los famosos cartelitos provocaron un clima interno en Williams, en el que los nubarrones siempre estuvieron presentes.

UN REPASO QUE SE IMPONE

Lo de Kyalami fue como un sueño. No sólo para Reutemann y su Williams, los brillantes ganadores de esa carrera política y meteorológicamente complicada. Allí, con una concurrencia masiva —y exclusiva— de teams de la FOCA, el enfrentamiento entre ésta y la FISA alcanzó su punto más crítico con una virtual separación que determinó que no fueran de la partida Ferrari, Renault, Alfa Romeo, Ligier y Osella. Por ello, la fecha "pirata" convocó a todos los constructores ingleses y a sus autos en las mismas condiciones reglamentarias observadas hasta la finalización del campeonato de 1980.

Enfrentados decididamente con el tipo de legalidad impuesto por la FISA en su calidad de institución reconocida, los constructores hicieron su carrera para utilizarla como un argumento más de presión, iniciando a la vez un supuesto y poco convincente campeonato paralelo. Aunque por esos días ya se vislumbraba un principio de solución, hacer esta carrera fue un ensayo de puesta en escena para medir sus propias fuerzas, imposibilitados —por otra parte— de echarse atrás ante la inminencia de la fecha.

Diecinueve autos apuntaron hacia Crowthorne Corner el día de la carrera. Todos con polleritas móviles y gomas Goodyear, marca que había decidido despedirse de la categoría aunque, posteriormente, el alejamiento no haya llegado a los cinco meses.

Sobre el filo de la largada, en medio de un panorama lluvioso, Reutemann tomó aquella recordada decisión de cambiar por gomas para piso seco, y al demostrarse luego lo acertado de aquel juicio, protagonizó una remontada a medida que se iba secando la pista que le permitió concretar un triunfo brillante, aunque, como decíamos antes, para él aquello fue un sueño, porque la carrera no otorgó puntos. Los constructores, por su parte, sólo se vieron beneficiados en el aspecto económico, puesto que —en contraste— debieron despedirse del reglamento propicado por ellos ante la inminente abolición de las polleritas móviles.

Por eso, cuando la verdadera temporada se abrió en Long Beach, varias cosas hicieron olvidar casi totalmente el "sueño de Kyalami". Inusual apertura de campeonato, mayoría de autos equipados con Michelin radiales, e incluso algunas modificaciones en éstos, no precisamente producto de la evolución, sino forzadas por la prohibición de las skirts. Alerones integrales, despeje mínimo de seis centímetros, y —en medio de ese panorama incierto— el debut de las Ferrari turbo, el revitalizado Arrows de Patrese y la confirmacion del Williams como un auto de gran factura, capaz de soportar exitosamente las obligadas variantes.

La marca realizó otro contundente uno-dos, siempre con Jones delante de Reutemann, aunque esta vez punteara el santafesino, y luego de un extraño despiste cediera el comando de la carrera al campeón. Una vez sucedido esto, apareció un cartel en el box de Williams que ordenó mantener posiciones...

Este desarrollo, que alentaba a presuponer que había comenzado otra temporada normal, impidió advertir que, sin embargo, oscuros nubarrones institucionales todavía rondaban. Por un lado, la primera aparición del polémico —y consecuentemente prohibido— Lotus 88; y por otro, un discreto preestreno del Brabham con suspensión hidroneumática, sistema que allí no se usó el día de la carrera, pero que luego se convertiría en una de las claves de la temporada 1981.

⟶





Practicando en Kyalami. Una oportuna elección de neumáticos para piso seco en el momento mismo de largar, cuando todavía llovía, le valió a Reutemann un memorable triunfo, en aquella carrera que, lamentablemente, no contó con puntos. El Williams se presentaba en su antigua configuración,con polleritas.

Los nobles fierros

El Williams FW-07 sufrió infinidad de modificaciones a través del año. A pesar de su larga campaña, el diseño resistió los cambios motivados por la exigencia de un despeje mínimo, por la sucesiva readaptación a distintos tipos de neumáticos, y por la búsqueda de nuevas soluciones que le permitieron mantenerse competitivo hasta el momento de la definición final.

Dentro de un marco de mayor normalidad, daban realce al comienzo del campeonato el debut absoluto del Theodore, el retorno de March a través de su poco afectivo 811, y la aparición del Ligier JS17, equipado con el motor Matra V12 que volvía a la Fórmula Uno después de un paréntesis de dos años.

DESOBEDIENCIAS Y SUSPENSIONES

Brasil, Argentina e Imola marcaron un ciclo durante el cual la tímida presentación del Brabham en Long Beach se transformó en una seria amenaza.

Un error estratégico de Piquet en su país lo privó de una victoria muy probable cuando, en la pole position y en medio de la lluvia, cambió por slicks sobre el momento mismo de la largada. En las pruebas de clasificación Piquet había demostrado que el Brabham con el sistema hidroneumático podía convertirse en el "arma absoluta" y sólo por su equivocación de último momento terminó beneficiando directamente a los Williams.

Efectivamente, éstos —con Reutemann en todo momento a la cabeza— dominaron a voluntad, y sobre el final se produjo el famoso incidente con los carteles, cuando el Lole hizo caso omiso del ordenamiento ***"Jon-Reut"*** impuesto desde boxes —***"Yo no vi ningún cartel"***—, y se aseguró un triunfo que alteraría el curso de lo preestablecido. Con el correr del tiempo, este repentino cambio de roles jugando en esa temprana segunda competencia, alcanzaría una inusitada gravitación en la relación Jones-Williams-Reutemann, indudablemente modificada por el episodio, ya que la situación había sido contemplada por un contrato al que el santafesino parecía dispuesto a dejar de tener en cuenta. Simultáneamente, y al margen de esta situación, Jacarepaguá fue escenario de otro debate político-reglamentario en torno al Lotus 88, que volvió a ser proscripto, como volvería a serlo en la carrera siguiente, por lo que Colin Chapman postergó una próxima presentación de su polémico diseño hasta el GP de Inglaterra.

Argentina sí marcó la demostración acabada de la efectividad del sistema de suspensión adoptado por Brabham. La victoria de Piquet no tuvo atenuantes y ese día Rebaque era Jim Clark, pasando monos con una autoridad impresionante. Los Williams, sin contar con ese sistema —como el resto del parque— seguían siendo la mejor opción convencional, pero entre éstos y los Brabham se habían establecido claras diferencias, de manera que el segundo puesto obtenido por Reutemann puede calificarse como impecable.

En Imola entraron en escena numerosos dispositivos similares al del Brabham, pero la ventaja obtenida en experimentación y desarrollo en el BT-49 siguió definiendo las cosas en favor de Piquet, quien mandó al final, después que las Ferrari turbo demostraran su evolución punteando gran parte de la carrera.

→

El argentino siguió sumando puntos, arribando esta vez a un dificultoso tercer puesto luego de algún encontronazo... con Jones.

Con el sistema hidroneumático definitivamente implantado y aceptado por todos, aun a pesar de las críticas, el caso del Lotus 88 y los vaivenes de la política aplacados, la F1 encaró el Gran Premio de Bélgica en aparente calma. En esta nueva reunión se pudo advertir que aquella pretendida tranquilidad no era más que una cortina de humo.

Durante los entrenamientos, Reutemann tuvo la desgracia de ser él quien atropelló a un mecánico de Osella, que después falleció, no víctima de otra imprudencia que no fuera la de querer albergar a los F1 en un espacio tan inadecuado para trabajar. Como consecuencia, un movimiento de fuerza por parte de los mecánicos el mismo día de la carrera, en el que fueron secundados por varios pilotos, provocó reacciones deplorables por parte de algunos personajones de la categoría e hizo que todo volviera a convulsionarse.

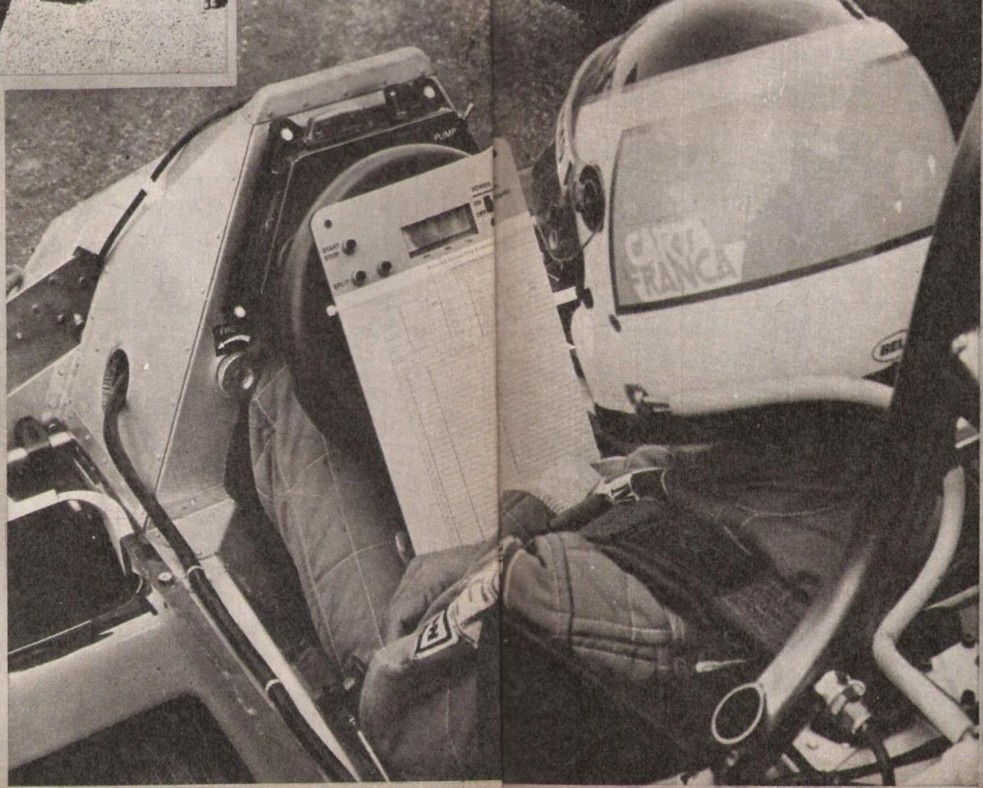
Para colmo de males, la desastrosa largada provocó un nuevo accidente, en el cual Sigfried Stöhr atropelló a uno de sus propios mecánicos de Arrows. Después de un par de vueltas, y sin que mediara la bandera roja, todos los competidores se fueron deteniendo en sus boxes como corolario de un fin de semana verdaderamente nefasto. Que aparte de los lamentables y evitables accidentes citados, había comenzado con la exclusión arbitraria del Theodore ***"para no superpoblar la pista" (...)***, y había continuado con un Alan Jones desalojado de la pole position porque su Williams no había respetado en el momento del examen el mínimo reglamentario de seis centímetros de despeje. Después de la fallida iniciación, sucesivos errores eliminaron, a la mayoría de los candidatos, y sólo Reutemann se mantuvo al margen de esta cadena de despropósitos, llegando al lugar más alto del podio con un gesto tan inexpresivo como sombrío, perfectamente comprensible.

LAS DOS DEL TURBO... Y VILLENEUVE

Teóricamente, salvo Argentina, ningún escenario había mostrado características favorables a los turbo, de los cuales —supuestamente— los Renault debían aprovechar mejor los sectores donde se podía desarrollar potencia pura. Sin embargo, fue en Mónaco y España, en dos circuitos que en apariencia eran inapropiados para los motores sobrealimentados, donde éstos comenzaron a destacarse. Y contrariamente a lo que se podía esperar, eran las Ferrari, o, mejor dicho, "la" Ferrari de Villeneuve, que sorprendía volcando inesperadamente el panorama a su favor, es-



Trabajo, trabajo, trabajo!..





Aun cuando Reutemann siempre fue reconocido como un enorme trabajador, capaz de una dedicación excluyente a la preparación de sus autos, y de solicitar idéntico esfuerzo a quienes lo asisten, en 1981 pareció multiplicar esa capacidad, ocupándose más que nunca de todos los detalles, hasta el más mínimo. Nunca se cansó de probar y probar, siempre anduvo arriba y debajo de su auto y de los de sus rivales, y en base a trabajo puro estuvo más de una vez por encima de lo que el auto o las gomas permitían esperar.

pecialmente si se tiene en cuenta que después de España comenzaba una serie de carreras en trazados rápidos.

El canadiense aprovechó las defecciones de Jones y Piquet y el abandono de Reutemann en Mónaco, es cierto; pero no fue menos ciertos que lo de España resultó distinto. En Jarama, luego de una fugaz escapada de Jones, quien pagó su desmedida fogosidad saliéndose de pista, Villeneuve mantuvo bajo control a Reutemann y, más tarde, a toda la cola que formaron Laffite, Watson, Reutemann y De Angelis, imponiéndose en una carrera dura, peleada con uñas y dientes.

Automáticamente, el crédito del canadiense —y, por ende, el de Ferrari— aumentó en forma considerable para el siguiente tramo del certamen, pero allí jugarían otros factores...

UN CAMBIO DESFAVORABLE, LOS RENAULT Y LAFFITE

Pocos días antes de Dijon, Williams y Brabham probaron gomas Goodyear en Silverstone, anticipando lo que luego se confirmó en Francia: el reingreso de la firma de Akron a la Fórmula Uno. Pero con una fundamental diferencia.

En principio,esta medida implicaba atender exclusivamente a estos dos equipos, lo que provocó cierta confusión entre los restantes, pues ante la actitud de Goodyear, Michelin comenzó a retacear su caucho radial. Con el juego abierto, Pirelli apareció abasteciendo a Arrows, porque, ante los reiterados fracasos de Toleman, buscaba la colaboración de un team más idóneo para evaluar la real eficacia de sus productos.

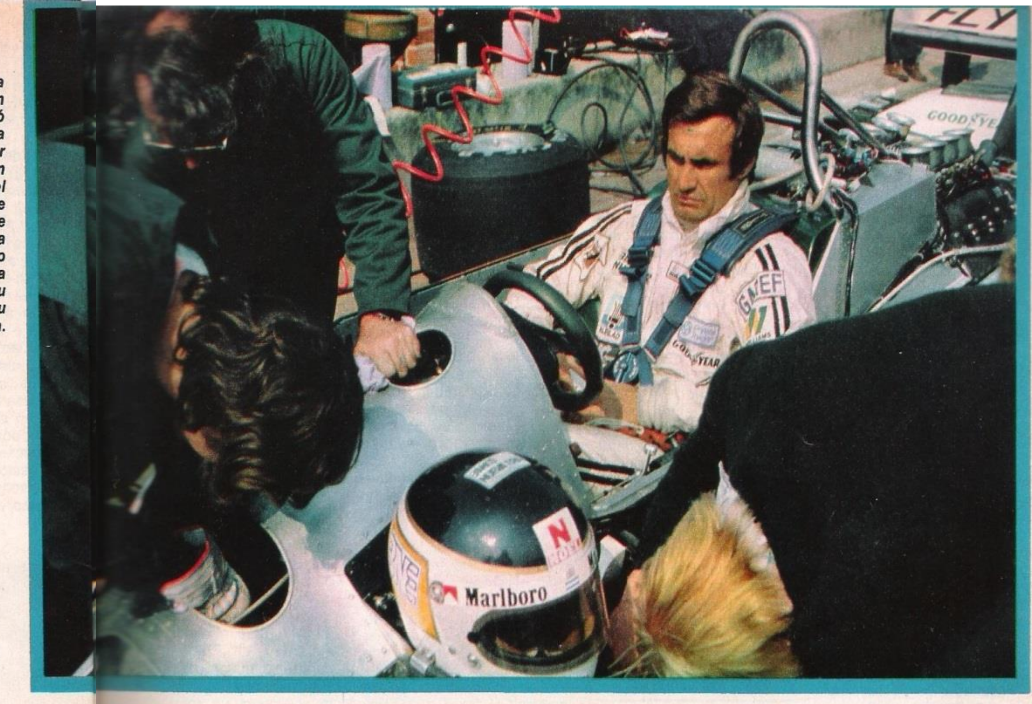
En Dijon comenzó la etapa de circuitos rápidos y allí se esperaba a los turbo. Efectivamente, Alain Prost terminó ganando allí (polémica interrupción mediante) sobre la cada vez más afiatada combinación Watson-McLaren, y tras perseguir por todo el circuito al Brabham de Piquet, hasta que el brasileño tuvo que darse por vencido, después que la carrera fue detenida por lluvia y vuelta a largar. Fue en este epílogo que la gente de Michelin sacó a relucir sus compuestos más blandos, y Prost su turbo...

Los Williams padecieron con las gomas mucho más que los Brabham. Además, en la unidad de Reutemann reapareció la misma falla que retrasó a Jones en Mónaco, y el argentino terminó sin chance.

Fuertes vibraciones, falta de adherencia, y cambios constantes que metamorfosearon al FW07 fueron la secuela del cambio de radiales por convencionales. En menor medida, Brabham tuvo los mismos problemas, pero a la vez dispuso de un medio más idóneo y versátil, que se adaptó mejor.

En Inglaterra el panorama no varió. Los Renault siempre adelante, con Piquet y Watson como sus más serios rivales. Los Williams, casi sin chance.

En medio de la debacle, sin embargo, Reutemann cuidó sus gomas como a un bebito y pudo capturar seis



La empecinada determinación con que el Lole remontó dificultades para sacar el tercer tiempo del grid en Hockenheim, y el "capolavoro" de Monza, donde se jugó a una puesta a punto atípica, sólo malograda por la lluvia, hablan de su tenacidad y su experiencia.

El drama de las gomas

El equipo Williams había mostrado una gran capacidad de adaptación al comienzo del año, al tener que usar obligadamente gomas Michelin. El cambio resultó más favorable de lo previsto, y Reutemann acumuló en aquella primera etapa una gran cantidad de puntos. Luego, repentinamente Goodyear volvió para equipar a Williams y Brabham, y esta vez el cambio resultó casi desastroso. Las gomas se ampollaban y rompían —como lo muestra dramáticamente la foto—, no se ajustaban debidamente a las llantas, y hubo que recurrir a más de una solución heroica. Salvo en Canadá, las Goodyear repuntaron al final.

puntos invalorables con su segundo puesto detrás del impecable Watson, que llevó por primera vez a la victoria al McLaren MP4, que calzaba las más confiables Michelin.

Jones se vio envuelto en una colisión múltiple, los Renault abandonaron, Piquet se despistó en Copse, y el panorama se aclaró para Reutemann, quien, mediante este afortunado encadenamiento de circunstancias, pasó a llevarle diecisiete puntos al brasileño, su máxima ventaja del año.

Hockenheim se presentó como una carrera clave para definir —o al menos para intentar volcar decididamente— la situación en favor de Reutemann. Pero Williams no pareció entenderlo así, favoreciendo caprichosamente la opción de Jones con un motor excelente.

Además, el santafesino rompió el suyo y debió largar con el muletto de Jones ***(¡no había uno para él!...)***, por lo que sus chances se vieron sensiblemente reducidas. Esto se agravó más aún con el resultado de la carrera: Piquet 9, Reutemann 0.

El brasileño ganó en el momento clave, cuando no hacerlo significaba poco menos que claudicar, y en condiciones complicadas, con un alerón roto, pero favorecido por la merma de rendimiento en el turbo de Prost y el reiterado rateo que atrasó al Williams puntero de Alan Jones. El de Reutemann había claudicado en los primeros tramos de la carrera.

Siguieron los problemas de tenida en Austria. Reutemann y Jones los padecieron, pero también Piquet, en un escenario de superficie muy ondulada.

Luego del inevitable dominio inicial de los Renault, Laffite pudo imponer al auto mejor balanceado, dejando atrás a los candidatos: Piquet tercero y Reutemann quinto, tras recuperarse de un temprano fuoripista.

Jones, cuarto, todavía tenía chances, y había llevado su enfrentamiento con Reutemann a límites como el de exigir atención preferencial —como si siguiera viviendo en 1980—, cuando en realidad, aunque pudiera argumentar sus posibilidades matemáticas, ya estaba a una veintena de puntos del líder. En cambio, con las nueve unidades conseguidas en Zeltweg, Laffite se acercó a los punteros del torneo, surgiendo como un inesperado tercero en discordia.

El Gran Premio de Holanda fue para Prost. Otra vez dominó el turbo, aunque no sin cierta presión por parte de Jones, mientras Reutemann perdía la paciencia al tratar de pasar a Laffite y ambos se golpeaban.

Con un planteo más tranquilo, Piquet superó a Jones sobre el final, cuando las gomas del Williams se habían deteriorado ya demasiado, y pudo entonces emparejar a Reutemann en la suma de puntos. El argentino, por su parte —e independientemente del choque con Laffite— no había contado en Zandvoort con el medio más apto para defenderse. Este retraso de su parte terminó permitiendo que el propio Prost se integrara también a la lista de postulantes a la corona del '81.

EL COLMO DEL SUSPENSO

La situación pareció volver a revertirse en Monza, donde el argentino preparó febrilmente un auto ideal, acorde con las particulares características de la veloz pista italiana, y tentó buscar la punta en los primeros tramos.

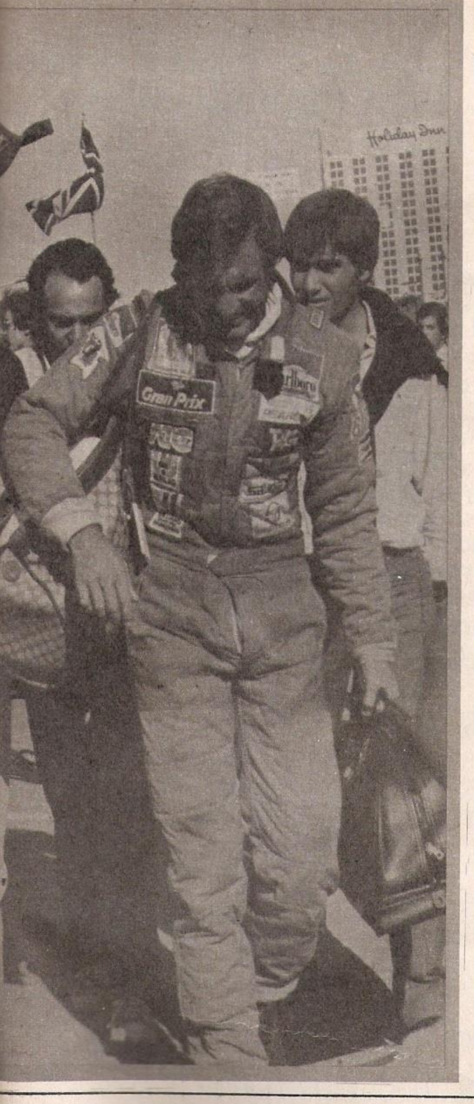
Una curiosa llovizna que mojó sólo algunas de las curvas del circuito dio por tierra con sus planes, lo retrasó y motivó una performance rarísima, en la que avanzaba o retrogadaba impredeciblemente según variaba el estado de humedad de la pista. Recién cuando ésta secó pudo volver a avanzar en forma franca. Sin embargo, la combinación de gomas que —muy a su disgusto— tuvo que usar, no resultó la más apropiada, y a pesar de que rebanó décimas generosamente, su fuerte paso no alcanzó para inquietar a Prost y Jones, la dupla de punta. Afortunadamente, sí fue suficiente para hostilizar a Piquet, su rival más directo, y acaso por escapar del acoso de Reutemann, el hombre de Brabham se quedó en la última vuelta con el motor roto, cuando iba tercero.

De todos modos, Piquet se clasificó sexto, de manera que la diferencia volvió a ser de tres puntos para Reutemann, quien pudo así desnivelar el empate existente y recuperar el liderazgo del campeonato. Un respiro que premió en parte el poco usual tesón con que se había preparado para esta carrera en la que originalmente aspiraba a establecer diferencias más concluyentes.

El capítulo de Canadá no hizo más que elevar a un clímax impredecible la definición del título. La lluvia, Laffite y las gomas especiales de Michelin volvieron a irrumpir violentamente en escena. Nada o muy poco pudieron hacer los desolados usuarios de Goodyear frente a la superioridad evidente de los neumáticos franceses.

Reutemann pasó desapercibido en el fondo del pelotón, en una jornada decididamente olvidable; Jones se fue de pista un par de veces hasta desistir, y, como para refirmar lo que ya se había visto a lo largo de todas las carreras del año, aún bajo esas condiciones extremas el Brabham se comportó mejor que el Williams. Piquet terminó quinto, y apenas un solo punto quedó como impalpable diferencia antes de concurrir al enfrentamiento definitivo.





REUTEMANN '81 EN NUMEROS

FECHA	PAIS	CIRCUITO	LARGO	LLEGO	PTS.	TOTAL
15- 3	Estados Unidos	Long Beach	3	2	6	261
29- 3	Brasil	Jacarepaguá	2	1	9	270
12- 4	Argentina	Buenos Aires	4	2	6	276
10- 5	San Marino	Imola	2	3	4	280
17- 5	Bélgica	Zolder	PP	1	9	289
31- 5	Mónaco	Montecarlo	4	Ab.		
21- 6	España	Jarama	3	4	3	292
5- 7	Francia	Dijon-Prenois	7	10		
18- 7	Inglaterra	Silverstone	9	2	6	298
2- 8	Alemania	Hockenheim	3	Ab.		
16- 8	Austria	Zeltweg	5	5	2	300
30- 8	Holanda	Zandvoort	6	Ab.		
13- 9	Italia	Monza	2	3	4	304
27- 9	Canadá	Ile de Notre Dame	2	10		
17-10	Estados Unidos	Las Vegas	1	8		

En la columna TOTAL de la derecha se cuentan los puntos acumulados en F1.

El final no vale la pena de ser revivido en sus detalles.

Al fin y al cabo, a quién le gusta regocijarse en la derrota...

Sólo queda, como última reflexión, no equivocarnos al sacar nuestras conclusiones finales.

Si Lole hizo bien, regular o mal en tomar la decisión de desobedecer sus órdenes en Brasil, sólo él lo sabe, porque él solo, también, sabe **qué** firmó. Si, por ende, la represalia es injusta, tampoco lo sabemos, dado el hermetismo del interesado directo.

Lole se queja, pero no acusa, y eso hace difícil entenderlo.

Lo que sí es innegable es que la actitud de desinterés del equipo hacia él tiene origen en el episodio de Brasil, y que fue él quien tomó aquella iniciativa, corriendo conscientemente el riesgo de que le pasara lo que luego, en efecto, le pasó.

Si somos conscientes de esto, no nos puede asombrar que con la evolución del campeonato las cosas hayan ido barranca abajo para Reutemann, por acumulación de desatenciones reiteradas, hasta el denigrante final de Canadá y Las Vegas, indigno de su condición de puntero del campeonato.

Si en cambio somos de los que se aferran a la figura de la "magnífica rebeldía" para protegerlo a ultranza de cualquier cuestionamiento, nos acecharán con igual distorsión los fantasmas de la sospecha, la negligencia, la iniquidad y el sabotaje. Todos recursos ortopédicos para sostener en pie aquello que en su momento quisimos imponer a gritos, esgrimiendo cartelitos de cotillón, pero que irreversiblemente estaba destinado a retomar su orden inicial.

Acaso esta situación nos permitió ver al mejor Lole de toda su historia.

Y por eso, por ser un fenómeno de tenacidad y trabajo (al punto de despertar admiración en sus propios pares), esperamos que pueda retemplarse para 1982, pues no le falta amor por su profesión como para no seguir dando todo lo que en 1981 lo llevó a la cumbre de la categoría.

Sólo nos queda esperar que firme para el equipo que él quiera, pero en condiciones acordes con la jerarquía que le corresponde, y que este año quedó incuestionablemente justificada.

Para que no haya otro Brasil con carteles.

Para que nunca más haya un Las Vegas tan indigno.

Es una publicación de EDITORIAL CREA S.A. Av. Alem 896, Capital Federal Tel. 32-6010 al 29. **PARABRISAS CORSA.** Copyright por Editorial CREA S.A. Redacción: Av. L.N. Alem 896, p. 2º, Buenos Aires. República Argentina. Tel. 32-6010 al 29. Adherida al Instituto Verificador de Circulaciones (IVC). Miembro de la SIP (Sociedad Interamericana de Prensa), de la Asociación de Entidades Periodísticas Argentinas (ADEPA), de la Asociación Argentina de Editores de Revistas (AAER), de la Asociación de la Prensa Técnica de la Argentina (APTA) y del Centro de Informaciones de Publicidad (CIP). Todos los derechos reservados. Se prohibe la reproducción y uso de todo o parte del contenido de esta publicación, tanto en español como en cualquier otro idioma. Acogida a la protección de las convenciones Internacional y Panamericana sobre derechos de autor impresa en la Argentina. Dir. Nac. del Der. de Autor Nº 41.854. Circula por el Correo Argentino en el carácter de publicación de Interés General Nº 7970. En los artículos no se hace publicidad redaccional. Los productos o marcas se mencionan al sólo objeto de informar sobre calidades, modalidades o características consideradas ilustrativas por nuestros redactores. Impresa en los Talleres Gráficos CREA S.A., Julio A. Roca 4410 Florida, Prov. de Buenos Aires. Octubre de 1981.

Correo Argentino Central B Sucursales 11-27-34-60

Franqueo Pagado Permiso Nº 4981

Código Postal 1001 Tarifa reducida Concesión Nº 7970

Reutemann '81

COMO LO VEN QUIENES, JUNTO A EL, FORMAN PARTE DEL SELECTIVO MUNDO DE LA FORMULA UNO

"... Se dice de mí ..."

Como en aquel tango de Tita Merello, añejo y sabroso, aquí se refleja lo que dicen de Lole, pero —en cambio— no parece que se cumpla lo de otra estrofa de aquella misma pieza, la que reza *"... y ocultan de mí..."*. Estas opiniones, algunas de ellas mucho más sinceras que diplomáticas, trasuntan en todo momento cariño y respeto por el piloto argentino. Demostraciones que acaso nos cueste trabajo comprender en esta gente tan especial, a la que habitualmente imaginamos desprovista de calor humano

ANTONIO TOMAINI

(D.T. de Ferrari)

Cuando el auto anda bien, es el mejor piloto del mundo, o uno de los mejores en actividad. Cuando las cosas no van bien, no sabe sacar el mismo provecho proporcional de la máquina y las circunstancias. Pero es velocísimo y no suele cometer errores, dos grandes cualidades. Nunca tuvimos problemas para trabajar con él, siempre nos llevamos muy bien. Le auguraba que ganara el Campeonato.

CARLO CHITI

(Director de Autodelta)

Es el mejor piloto del momento y esperaba que fuera Campeón Mundial; además, porque soy muy amigo suyo y me alegra verlo ganar. El es un poco débil de carácter, pero todos tienen defectos. Es muy veloz, va muy fuerte; ésa es su principal virtud, y nada despreciable...



ERMANNO CUOGHI

(Mecánico ex Ferrari y Brabham-Alfa; actualmente en Alfa Romeo)

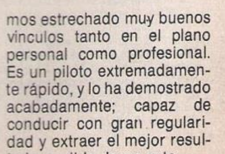
Hace tanto tiempo que conozco a Reutemann, tanto que corre en pos del título, que yo deseaba fervientemente que pudiera ganarlo, ya que se lo merecía; por su veteranía, como piloto y como persona. Es un volante de una tenacidad enorme, cuya moral a veces lo traiciona, pero siempre ha sabido obtener resultados óptimos, en toda circunstancia. Cuando trabajé con él en Ferrari nos llevamos muy bien. Es una persona muy seria y correcta. Y lo de la moral, en mayor o menor grado, les pasa a todos...



PIERRE DUPASQUIER

(Michelin)

No es muy fácil para mí dar una opinión sobre Reutemann, porque con él hemos trabajado en excelente relación tanto a su paso por Ferrari como a principios de esta temporada en Williams, y lo estimo mucho, pues hemos estrechado muy buenos vínculos tanto en el plano personal como profesional. Es un piloto extremadamente rápido, y lo ha demostrado acabadamente; capaz de conducir con gran regularidad y extraer el mejor resultado posible de su auto.



MARIO ANDRETTI

Yo lo admiro mucho como piloto y también como hombre. He dicho mil veces que las dificultades que tuvimos al encontrarnos en Lotus fueron totalmente fabricadas por la prensa, lo que generó un malentendido entre nosotros, ya superado. Sinceramente, deseé mucho que ganara el Campeonato porque se lo merece después de lo fuerte y bien que ha trabajado, especialmente este año. ¿Defectos? Todo hombre los tiene, ninguno puede juzgar a otro.

TEDDY MAYER

(Director de McLaren)

Es un piloto muy veloz y cerebral, aunque quizá no se lo pueda ubicar, a mi juicio, entre los más rápidos de todos. Creo, como la mayoría, que su problema principal es psíquico. A veces, precisamente él es su peor enemigo, y no resulta todo lo agresivo en pista que debería y acaso podría ser. Un poco, lo mismo que le pasa a Watson.

EMERSON FITTIPALDI

Para mí, Carlos es alguien muy especial, ya que empezamos juntos en F-2 durante 1970, y nació una amistad y un respeto por él muy grande. Siempre anduvo bien y me gustó mucho, pero por circunstancias diversas nunca lograba ganar el título. Sin embargo, al cabo de cada temporada siempre estaba entre los tres o cuatro mejores del mundo. Y curiosamente, pese a los problemas que tuvo con Alan Jones, creo que Williams fue el equipo en el que mejor se encontró; no sólo por el ambiente sino por el coche y su propio estilo conductivo... Se adaptó muy bien a Williams, más que a los otros teams que integró. Además, él es un profesional que trabaja muy seriamente, que toma muy en serio a la F-1; parece ser lo único que le importa en la vida, que en ella no existiera nada más que la F-1.

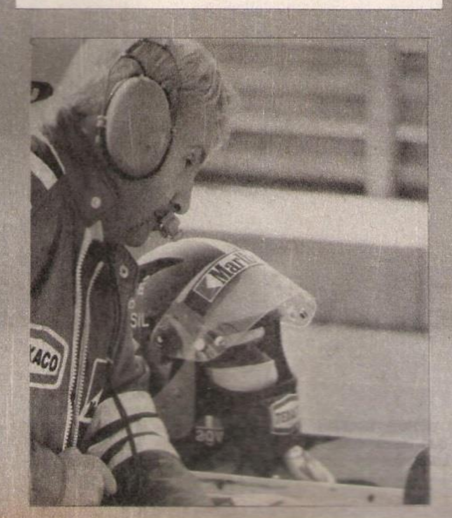
Esa fuerza de voluntad lo ayuda mucho, especialmente cuando está con la moral alta como este año pese a toda la presión psíquica que soportó. Eso me impresionó en él, ya que cambió mucho el carácter en 1981, y aun a fines de la temporada lo vi relajado, optimista, lo cual debería serle de suma utilidad en la definición del Campeonato.

Para mí, como persona él siempre fue igual, él sabe que lo estimo enormemente. Y como profesional, le tengo un respeto muy grande porque trabajó mucho; merece la posición que alcanzó dentro de la F-1 por su propio esfuerzo.



FRANK WILLIAMS

Es uno de los dos o tres mejores pilotos del mundo. Y todos en el equipo debemos estar muy contentos con él pues es una persona muy agradable y de carácter reservado. No quiero hablar de sus defectos; es un buen amigo mío, me gusta. Lo mejor de él es su soberbio talento.



Desde 1970 aprecié en él una virtud que no vi en ningún otro piloto, lo que demuestra que él tiene una habilidad natural que no pude observar en nadie más. En los entrenamientos oficiales, Carlos sale de boxes y da dos, tres, cuatro, cinco vueltas despacio, preparando las cubiertas, calentando todo, pero despacio de verdad; y luego, en dos giros, puede obtener su mejor tiempo..., algo increíble. Para mí o para cualquier otro piloto que yo conozca, es preciso ir cobrando ritmo desde el principio del entrenamiento, calentándose paulatinamente, frenando cada vez un poco más adentro, entrando a las curvas cada vez más al límite, cada vuelta un poco más hasta llegar al máximo. En cambio, desde sus tiempos de F-2 (no me puedo olvidar de la primera vez que corrí contra él en Hockenheim'70), Carlos consiguió hacer, en uno o dos vueltas, su mejor tiempo del día, que normalmente es muy rápido comparado con los de los demás. Nunca entendí cómo podía lograrlo; yo jamás pude hacerlo y nunca vi que alguien lo hiciera.

En cuanto a su mayor defecto, siempre radicó en su problema moral. Cuando las cosas no marchaban bien, si él no estaba muy contento, se desmoralizaba, todos sabíamos que se abatía muy fácil... Eso lo ha perjudicado mucho. Pero ahora también en esto parece estar muy fuerte... ¡No sé qué le han hecho a Carlos!

GORDON MURRAY

(D.T. de Brabham)

Crecimos juntos en la F-1, cuando él empezaba, yo también... Considero que siempre nos entendimos muy bien con Carlos; supongo que él estará de acuerdo... Siempre poníamos a punto el auto muy rápido, probábamos muy bien y obteníamos buena información; él hacía todos los test...

Pienso que en el día acertado, con el equipo y las armas correctas, con todo apropiado, es el más veloz que se pueda dar. Es tan bueno y pulcro...; pero necesita que todo esté bien para arribar a esa situación. Estimo que ése es su único —y pequeño— problema. Lo de Monza fue un buen ejemplo de eso.

Pero creo que su punto más fuerte es que es un muy, muy buen piloto de carreras, piensa mucho en la carrera, como Lauda, o como Nelson (Piquet) ahora. Hay pilotos que andan muy rápido y piensan en la carrera recién cuando ésta terminó... En cambio, la característica de conductores como Reutemann, Piquet o Lauda es que manejan muy inteligentemente todo el tiempo.

Comparando, Carlos es mucho más experimentado que Nelson, y éste es más joven y tiene mucho más ansia de lucha, pues le queda todo por hacer.

Y estableciendo un paralelo entre ambos a la misma altura de sus respectivas carreras, cuando yo los conocí, debo decir que Nelson fue más agresivo en sus primeras dos o tres temporadas, mientras Carlos fue metiéndose en la F-1 más gradualmente. El era muy rápido, pero no tan agresivo como Nelson en sus primeros tres años.

Por su parte, Nelson se adaptó muy bien al team, y Carlos nunca tuvo un solo problema conmigo o Bernie (Ecclestone), y nadie en el equipo podrá decir que él lo haya tratado mal; jamás un mal modo... Simplemente, era diferente, pero nunca hubo inconvenientes para trabajar con él. Claro, Carlos era un poco más "distante" que Nelson, pera ésa es sólo una cuestión de carácter que no afecta la conducción...

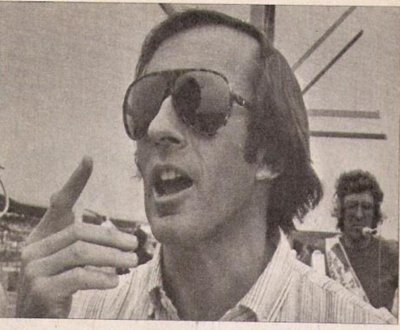




MAURO FORGHIERI

(Director de Ferrari)

Es un piloto sumamente capaz que nos supo brindar grandes momentos cuando estuvo en Ferrari. Un auténtico profesional. Trabajamos muy a gusto con él; jamás tuvimos problemas personales. Su único inconveniente fue siempre la falta de una mayor convicción acerca de sus propias condiciones, de una mayor confianza en sí mismo. Sin embargo, este año, desde el principio, pareció comenzar a superarla. Me alegré de que Carlos empezara a creeer en Reutemann.

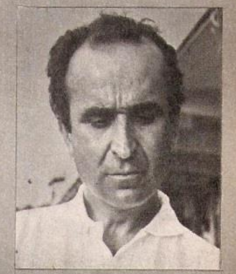


JACKIE STEWART

Virtualmente desde Brasil me animé a pronosticar, cada vez más convencido, que Carlos sería el Campeón '81. Su estilo personal, mejorado a través del tiempo merced a la lógica superación, al trabajo y al estudio permanente, sumado a una mejoría evidente de su condición psíquica (su característico punto débil), lo convirtieron pronto en el candidato más firme. Tampoco hay que olvidar la ventaja de su constantemente cuidado estado físico, fruto de la estricta disciplina con que siempre ha sabido conducirse. Nadie podría negarle la validez de su aspiración al título, digno premio para un profesional consumado.

JEAN SAGE

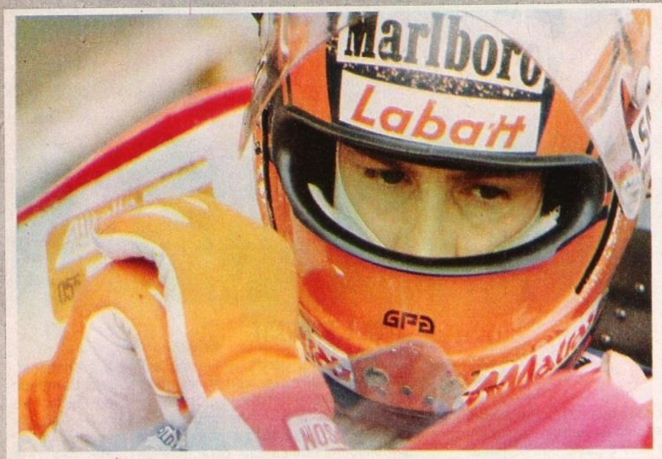
(Director Deportivo de Renault)



Ante todo, como persona, es alguien a quien aprecio mucho. He aprendido a conocerlo, pues él es muy cerrado al primer contacto; luego simpatizamos. Me siento mucho más próximo a él que a Piquet. La consideración "externa" que se puede hacer con respecto a Carlos es que él funciona muy supeditado a su estado anímico, su performance está en función de su moral. Hace falta que se encuentre en un equipo fuerte, que lo rodee y ayude bien. No creo que eso le ocurra en Williams, donde se lo puso en situación difícil, lo que le resultó perjudicial porque de lo contrario podría haber andado mucho mejor. En el plano personal, es uno de los últimos "caballeros" de la F-1. Ahora, los pilotos son demasiado faltos de esa prestancia, de esa actitud de "gentleman driver" que caracteriza a Reutemann. Además, indudablemente es uno de los mejores pilotos del mundo, quizás el mejor. Ha hecho carreras extraordinarias, especialmente cuando parte adelante, caso en el que resulta sumamente difícil doblegarlo. En suma, es un piloto que nos gustaría tener con nosotros en Renault.

Es que reúne, repito, características singulares como profesional y persona, que lo harían adaptarse muy bien al clima y la eficacia que tratamos de imponer en nuestra "écurie". No en vano he tenido ocasión de entablar más de una tratativa con él para incorporarlo a Renault, especialmente a fines del '80.

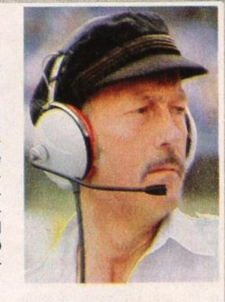
Esas mismas condiciones excepcionales harían más lamentado un retiro que ojalá demore.



GILLES VILLENEUVE

Quiero mucho a Carlos, y siempre he deseado su triunfo. Con él nos llevamos muy bien cuando yo empezaba en Ferrari. Yo le reprocho el no esforzarse por pesar en la G.P.D.A. en pro de la seguridad o de la solución de cualquier otro problema, pero ésta es su posición... Como piloto, es muy, muy rápido, confiable y leal. Comete muy pocos errores, aunque se conozcan sus altibajos, si bien yo no creo mucho en ellos. Insisto: es muy veloz. Y no cabe duda de que correr le gusta como a pocos; prueba de ello es que, Campeón Mundial o no, yo estaba seguro de que él seguiría al menos un año más.

COLIN CHAPMAN



Yo creía que ganaría el título. Siempre lo consideré un piloto muy grande, un tremendo profesional, de vigorosa determinación. He dicho que me haría muy feliz verlo vencer. Es sumamente maduro e inteligente, condiciones importantes para el triunfo. Su único defecto es ser un solitario; supongo que eso es todo.

PIERRE BLANCHET

(Michelin)

No vamos a descubrir ahora lo mucho que quiero a Carlos, pero corresponde decir que este año, a partir del G.P. de Brasil, experimentó un cambio positivo en su personalidad, exhibiendo mayor decisión y fortaleza ante las presiones que debió soportar. Además, no en vano se ha granjeado la simpatía de la mayor parte del ambiente. Es que indudablemente, este año se merecía el título, habiendo tenido que pelearle, como lo hizo, con todo el mundo para lograr su cometido, incluso con su propio equipo. Su principal virtud, aparte de ser muy reflexivo, es la de ser uno de los raros pilotos honrados en el plano profesional; nunca te va a distorsionar una información. Lástima que Williams se haya separado de nosotros... De todos modos, espero que haya una posibilidad de que terminemos su carrera con él.

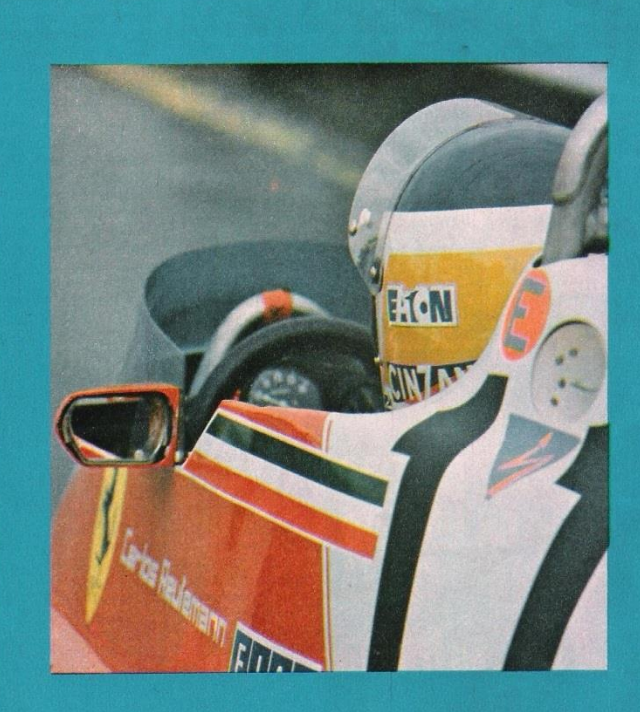
Lo que más me impresiona de Carlos es la tremenda motivación que tiene para seguir corriendo después de diez años de F-1, en una época dura en la que muchos se han cansado muy pronto.

CESAR CARMAN (Presidente del A.C.A.)

La figura de Carlos Reutemann es hoy, sin lugar a ninguna duda, una de las más destacadas del automovilismo deportivo internacional, imagen lograda a través de más de 15 años de esforzada y responsable labor profesional. Esto, que hoy es una verdad inconstrastable y que llena de orgullo a los compatriotas, es motivo de especial satisfacción para el Automóvil Club Argentino, que, en determinado momento, confió en sus condiciones como piloto y en sus cualidades humanas, poniendo a su alcance, junto con YPF y la Secretaría de Deportes, todas las facilidades que entonces era posible y apoyando de esa manera su presentación en los escenarios europeos. Los hechos demostraron que no nos habíamos equivocado, como estamos seguros de no hacerlo hoy, al brindar nuestro respaldo, dentro de las posibilidades actuales, a los jóvenes representantes de las nuevas generaciones. El desarrollo del deporte automovilístico es uno de los objetivos fundamentales del ACA, y la preocupación de la entidad en ese sentido es constante. La posición alcanzada hoy por Reutemann en el concierto mundial, así como el peso del ACA en la Federación Internacional del Deporte Automotor (FISA), son hechos que premian una tarea constante, más allá de los problemas transitorios que la actividad pueda sufrir en todo el mundo.

El afianzamiento del automovilismo en el orden nacional, las fechas con que nuestro país cuenta en los calendarios de los campeonatos mundiales, la presencia de pilotos argentinos en los más altos niveles de la graduación internacional y la participación de un grupo de jóvenes corredores en las categorías internacionales de carácter promocional, son hechos que nos obligan a ser optimistas y estar seguros que muy pronto, otras figuras compartirán el destacado lugar de privilegio que hoy ostenta Carlos Alberto Reutemann.

SU CAMPAÑA INTERNACIONAL



Serio, reconcentrado, introvertido, obsesivo, se fue a Europa sabiendo muy bien qué quería y con la firme decisión de aprender todo lo que hiciera falta para conseguirlo. Hoy ha llegado a ser uno de los pilotos más experimentados del mundo. Más de un centenar de Grandes Premios confirman que llegó a donde se lo había propuesto

LAS PRIMERAS VECES

Varias veces a lo largo de nuestra pequeña historia (15 años plus...) nos referimos al hecho de que Carlos Reutemann nació —automovilísticamente hablando, claro está— con CORSA. De hecho, debutó en una carrera, escasos meses antes de que apareciéramos, cuando algo disimulados entre las páginas de la muy seria y respetable Parabrisas, chillábamos nuestro primer vagido como publicación "especializada". Y fue justamente allí, como si se tratara de una premonición, que un título de tapa en el Nº 0, anunciaba a todo ancho en la parte inferior: *"VENCIO REUTEMANN EN CARLOS PAZ"*, adelantando la nota que Carlos Marcelo Thiery escribiera: *"sin embargo, Pascualini debió detenerse en una curva de la localidad de Catán, durante más de 2 minutos, de manera que Reutemann pudo completar con cierta tranquilidad la tercera vuelta y prácticamente sin amortiguadores y con la caja de velocidades trabada en la tercera y cuarta relaciones..."* Diez semanas después Thiery volvía a hacer gala de su perspicacia: *"Carlos Alberto Reutemann, junto a Andrea Vianini, tiene las formas del piloto ideal que debemos llevar a Europa... Aparentemente no hay nada que puede hacernos dudar que en esa generación está el verdadero sucesor de Fangio..."* ¡Pavada de visión teníamos!

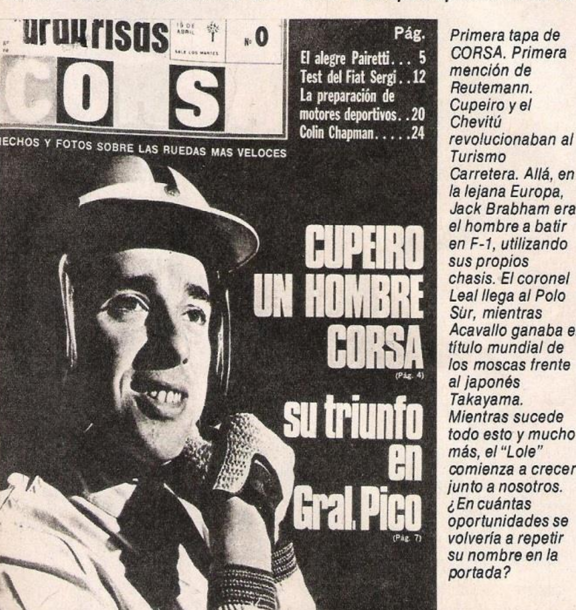
Cuatro años más tarde, pasados ya el Turismo, el TC, y la F-2 nacional, no sólo seguíamos hablando sobre Reutemann, sino que él mismo escribía para CORSA (además de "perpetrar" fotos...) y justamente en su primera nota en éstas páginas relató sus impresiones sobre la primera vez que veía "in situ" un Gran Premio de Fórmula Uno, el de Inglaterra 1970. Sorprendido por la velocidad de los F-1, agradecido porque lo dejaran viajar en la cabina de un avión conociendo a Londres, encarando una etapa más en el camino que se había propuesto largo tiempo atrás; aquel Reutemann de 1970 parecera estar muy lejos del de 1981, muy viajado, cosmopolita y dueño de una fenomenal experiencia, aunque difícilmente haya olvidado ese GP que miró desde la tribuna, pensando lo lindo que sería ganar ahí mismo alguna vez... y que finalmente fue en 1978.

Casi sin darme cuenta que hace tres meses estuvimos aquí, comenzando esta misión con la compra de los coches para correr este año el Campeonato Europeo de Fórmula Dos, he vuelto a tomar contacto con mis compañeros y con Londres.

Después de embarcarnos el día 21 de marzo a las 0.15 horas con un poco de demora hicimos escala en Río, luego en el aeropuerto de Barajas en Madrid y sin pasar por París, nos dirigimos al aeropuerto de Londres donde me esperaban Staffa, Chiche, Quaglia y Pilotto, con una alegría tremenda de verlos nuevamente ya que traía recuerdos de sus familias y algunos regalos de Pascua. Entre Río y Madrid conocí al comandante del avión, señor Amos, y me hizo viajar en la cabina, lo que me pareció muy interesante. Desde ya le estoy muy agradecido a él, a los señores Delmastro, Guardabassi, Di Jordian, Yuchak, Bielli y Pérez. En Ezeiza la despedida del Dr. Carman, de González Vidal y de la gente del ACA fue muy emotiva.

Después de desembarcar en el aeropuerto de Londres nos fuimos al hotel y en el camino conversamos todos al mismo tiempo, enterándonos recíprocamente de las novedades de aquí y de allá. Cuando llegamos al hotel nos enteramos que Jack Brabham había tenido un accidente sin consecuencias en la clasificación para la carrera de los Campeones y que Wissell se hospeda con nosotros.

Al día siguiente fuimos a Brabham, y como era domingo estaban trabajando en muchos coches que esperaban correr en Thruxton. Vi el Fórmula Uno que corrió Stommelen en Sudáfrica y además una primicia: el auto que Brabham está haciendo para Indianápolis y que será impulsado por un Offy Turbo Charger, construido todo en aluminio. Luego de la visita a Brabham volvimos al hotel, y yo me fui en tren a ver la carrera de Brands Hatch. Este cicuito queda a 18 millas de Londres.



Primera tapa de CORSA. Primera mención de Reutemann. Cupeiro y el Chevitú revolucionaban al Turismo Carretera. Allá, en la lejana Europa, Jack Brabham era el hombre a batir en F-1, utilizando sus propios chasis. El coronel Leal llega al Polo Sur, mientras Acavallo ganaba el título mundial de los moscas frente al japonés Takayama. Mientras sucede todo esto y mucho más, el "Lole" comienza a crecer junto a nosotros. ¿En cuántas oportunidades se volvería a repetir su nombre en la portada?

La carrera comenzaba a las 14 horas y llegué cuando ya habían pasado 18 vueltas debido a que perdí una hora para hacer 5 millas por no encontrar medio de transporte. Entré al circuito —verdaderamente sensacional— y me ubiqué en la curva de Clearways.

Primero, cuando me encontré con todos esos aparatos dando vueltas al mango, no sabía a quién mirar primero, y después cuando me estabilicé me propuse estrenar la Canon FT con tele (x) para ver si me acordaba de lo que me habían explicado los fotógrafos de CORSA Mariolino y Pérez Campos... y empecé a gatillar. Estaba Brabham en punta (16) y a seis segundos Stewart (1) siendo tercero Rindt (8) y cuarto Hulme (5). Además reconocí (pasan tan ligero que hay que reconocerlos en serio) a Graham Hill que iba quinto o sexto por su casco negro y franjitas blancas. Había una cantidad de gente impresionante muy atenta con las alternativas que presentaba en ese momento la carrera.

La carrera se puede seguir vuelta por vuelta gracias a un tablero eléctrico que se encuentra en el centro del circuito.

Donde estaba ubicado, bajaban muy fuerte Stewart, Rindt haciendo un power slide sensacional, Brabahm con un auto que se tiene mucho y Hill y Hulme no tan rápidos pero bien. Faltando dos vueltas para terminar y cuando por mi cronómetro le llevaba Brabham a Stewart 5 segundos, pasó el viejo Jack con los problemas típicos de la quedada sin nafta, y primero Stewart, luego coronación de gaita para el escocés, segundo Rindt y tercero Hulme.

ASI VEO EUROPA





Texto y fotos de CARLOS ALBERTO REUTEMANN

Primeras impresiones. El viaje. La carrera de Campeones de Brands Hatch. La odisea con Brabham



Terminada la carrera observé el autódromo y les aseguro que es muy lindo por sus desniveles, por el trazado, por la cantidad de gente que había y por el orden. El público se ubica a lo largo de todo el circuito separado por un tejido y un guard rail de tierra de un metro de altura que está a 45 metros de la pista, las tribunas colmadas de público frente a los boxes y el stand de cronometristas. Los chicos a todo esto juegan en los toboganes que hay en el centro del parque mientras los papás (ambos) miran la carrera. Me fui caminando a los boxes y vi el hospital rodante (un semirremolque muy largo y pintado de un blanco impecable), las ambulancias, los bomberos con antiflamas muy gruesos, los banderilleros con chalecos naranja fosforescente que se ven desde muy lejos y... ¡sorpresa! alguien me toca la espalda, me doy vuelta y veo a Tony Rudlin.

Me contó Tony durante la salida de Brands Hatch que Oliver con el B.R.M. había punteado en las primeras vueltas y se quedó sin frenos. También me dijo que Jackie va a correr en Can-Am. En el viaje a la estación cruzamos un túnel muy parecido al de Santa Fe-Paraná, con peaje y todo; además vi infinidad de partidos de fútbol (picados) en el césped cerca de la ruta y como estaba apurado me dejó cerca del hotel y yo me fui en subte. Hojeando el programa (les aseguro que es un diccionario) me di cuenta que comenzaba la reunión con una carrera de Fórmula Ford (12 hs.), sigue una de Mustang y Plymouth de 5.000 cm³ (12,45 hs.) y Fórmula Uno (14 hs.)

En la carrera de Fórmula Uno, Rindt estrenó el Lotus 72, el record de vuelta lo hizo Brabham con 1m25s y 11,19 millas por hora; la Fórmula Ford la ganó C. Vanderbell con un Merlyn, y la de Turismo Frank Gardner con Ford Mustang y segundo Chris Craft con Ford Escort T.C. Este último es el mismo que nos visitara en la Temporada Internacional y que corría con el Lola de Piper.

Hoy es 24 de marzo y temprano nos fuimos a Brabham. Pilotto, Quaglia, Chiche y yo en la familiar Fiat 124, y les aseguro que ya nos manejamos sin ningún problema en este ordenado tránsito.

Vimos el Fórmula Uno que corrió Brabham en Brands Hatch y el testigo del cuentavueltas estaba en 10.400 rev/ min. y a eso de las 10 horas llegó "Old Jack" y empecé a sacarle fotos.

Aparentemente, la fábrica Brabham la dirige Ron Tauranac y Mr. Fenn es su lugarteniente; este último contó que ayer Jackie Stewart probó el Fórmula 2 en Goodwood y está a un segundo del record del circuito; además contó que le gusta muchísimo a Stewart el Fórmula Uno de Brabham, pero como a Brabham lo apoya Goodyear y a Stewart Dunlop, no puede ser ningún tipo de vinculación o arreglo.



Y en el mismo número cero, otra primera vez: una fotografía de Carlos Reutemann sobre un auto de carreras. El Fiat 1500 de los hermanos Grossi retratado por Bernardo Acuña durante la Semana de la Velocidad en Villa Carlos Paz, Córdoba. Esa fue la pionera, luego seguida por centenares de placas publicadas reflejando el total de su campaña.

REUTEMANN GRADASSI BORNANCINI ganadores en Carlos Paz

Crónica de CARLOS MARCELO THIERY
Fotos de BERNARDO ACUÑA

Ha sucedido en Carlos Paz algo hermoso y alentador: se corrió en tiempo presente. Una vieja costumbre de nuestro automovilismo impone correr contra el promedio viejo, bajando marcas y demoliendo récords. Esta vez, sin embargo, las cosas se plantearon de manera distinta. En una carrera razonablemente enfocada el promedio de otros años no incluye el cálculo y eso es lo que pasó en esta nueva vuelta en el circuito Onofre Marimón. Antes de largar, la mayoría de los pilotos que tenían posibilidades de disputar la punta coincidían en que la mejor marca al trayecto de 103 kilómetros, oscilaría alrededor de la hora y tres minutos. Como una drástica confirmación, Eduardo Copello tardó 1 hora 3 minutos y 47 segundos para la primera pasada, tiempos que nos demuestra la excelente puntería de los que pronosticaron la marca.

En la primera semana de la velocidad —enero de 1964— Nasif Estéfano dio una vuelta en 58 minutos y completó los tres giros sobre un Alfa Romeo Giulia en 2 horas, 57 minutos, 50 segundos que equivalen a 104,108 km/h siendo segundo Oscar Cabalén, con Peugeot 404, en 3 horas, 1 minuto, 29 segundos, correspondientes a 102,154 km/h cerrando un duelo memorable del que todavía se habla. Esas dos cifras no fueron molestadas.

Había varios factores capaces de modificar los promedios. Pueda suponerse en principio que la performance de los Fiat, actualmente más veloces, tiene muy poco que envidiar a la capacidad de una Giulia de hace dos años. Parecen asegurarlo las nuevas homologaciones y la experiencia que desde ese entonces se adquirió en la marca. Quiere decir que investigando por el lado mecánica muy posiblemente haya material para girar en 58 minutos. En cuanto a capacidad de los pilotos, la presencia del mismo Estéfano, Reutemann, Copello, Gradassi, Galluzzi, Pascualini y de tantos otros, también aparece en escena confirmando que podría haberse estado en el mejor tiempo del circuito. Finalmente, la rectificación y ensanche del camino en el sector Carlos Paz-Yocsina y la flamante pavimentación del tramo Escuela de Aviación-Empalme a la Calera podían haber contribuido a que el Turismo Mejorado ostente un nuevo récord. Sin embargo, la cautela de los corredores se argumentaba en una sólida razón: las casi deplorables condiciones que presentaba el cruce del cerro Pan de Azúcar, donde las últimas lluvias lavaron la tierra compactada que coloca Vialidad Nacional y dejaron al descubierto las rocas desparejas, pocedas y cruzadas transversalmente por canaletas de desagüe. Tan mal impresionó a los pilotos el camino del Pan de Azúcar que horas antes de largar, el afable Juan Pedro García, crédito de La Falda, afirmaba muy convencido que "se trata de correr en el pavimento y pasear en la mon-

15

FORMULA DOS INTERNACIONAL

UN PASAJE A EUROPA ... DE IDA

A comienzos de la década del '70 un fenomenal operativo del ACA llevó nuevamente una representación argentina a Europa. Poco a poco, todo aquel esfuerzo fue perdiendo fuerza y presencia en el Europeo de F-2, pero antes de diluirse definitivamente dejó bien afirmado en aquel medio a Carlos Reutemann; una inversión deportiva que aún hoy sigue redituando dividendos



Cuarta carrera de Carlos Reutemann en Europa. Comparte la primera fila en Crystal Palace con Jackie Stewart y François Cevert. El escocés fue el vencedor con el Brabham de John Coombs y Reutemann abandonaría después de darle dura batalla.

Después de una temporada completa participando en la F-2 Nacional, el ACA decidió encarar la aventura europea con la estructura mantenida durante 1969, en lo referente a pilotos y equipo, aunque con autos diseñados y construidos en Europa. Para ello se eligió la F-2 Europea como antesala inmediata de la F-1. Se adquirieron sendos Brabham BT-30 equipados con unidades Cosworth de 1,6 litros (FVA) y la conducción de los mismos quedó a cargo de Carlos Reutemann y Benedicto Caldarella. Para el santafesino, allí comenzó todo. A los 28 años había dado pruebas de ser uno de los más aptos para formar parte de la intentona. Así lo avalaba su campaña en TC, Turismo Mejorado G-2 y F-2, en todos los casos jalonada por participaciones destacadas y numerosos lauros.

Pero evidentemente, esta empresa era distinta. Un automovilismo mucho más profesional, competitivo, con otras expectativas y en un ambiente diferente, proponían otra actitud y una mentalización realista y objetiva. Desde los primeros pasos de Reutemann en la F-2 pudieron advertirse en él características que se adecuaban a este trasplante. Para palpitar esta nueva actitud bastó la primera carrera, más precisamente la primera clasificación, su 5º puesto en Hockenheim (Jim Clark Memorial). Serio, reconcentrado, estudioso como para analizar fríamente y en forma certera las sutiles estrategias en juego y luego llevar a cabo su tarea con la audacia necesaria para lograr su objetivo. Todo se confirmaría al día siguiente con un descollante debut en el cual inclusive punteó durante una decena de vueltas ante lo más granado del automovilismo mundial. Su octavo puesto final por sendas salidas de pista también habló de su inexperiencia, pero lo más importante, su capacidad y condiciones, habían quedado en clara evidencia. Así lo confirmó su segunda presentación en el GP de Barcelona donde sumó su primer punto. Volvió a Hockenheim (Copa del Rhin) luego de la desclasificación de Nürburgring y un abandono en Crystal Palace y sumó un nuevo punto. Pero pasarían varias carreras en las cuales las expectativas del comienzo aparecieron desvanecerse. Es que en el caso del team argentino, no era cuestión de que una persona, en este caso el piloto, sufriera el lógico período de adaptación, sino todo el grupo humano. Lo que automáticamente implicaba errores, imprecisiones y falta de integración a las pautas dictadas por un ambiente diferente. Luego de siete presentaciones en las cuales menudearon abandonos y colocaciones poco convincentes, otra vez Hockenheim (Baden Würtemberg) dio el espaldarazo a Reutemann con un quinto puesto. En la siguiente (GP de Munich, sin puntos) llegó cuarto ce-



Reutemann en su peródo de recuperación luego del accidente de Thruxton 1972. Esta fue la contingencia más seria que sufrió Reutemann en su campaña de F-2. Aquí el visitante de turno en el propio DD del team argentino, Héctor Staffa.



Iniciación de la temporada 1972 en Mallory Park. Reutemann estrena el Brabham BT-36 y por primera vez corre para el Rondel Team. Ese día ganó una de las dos series y accedió al podio en el tercer lugar.



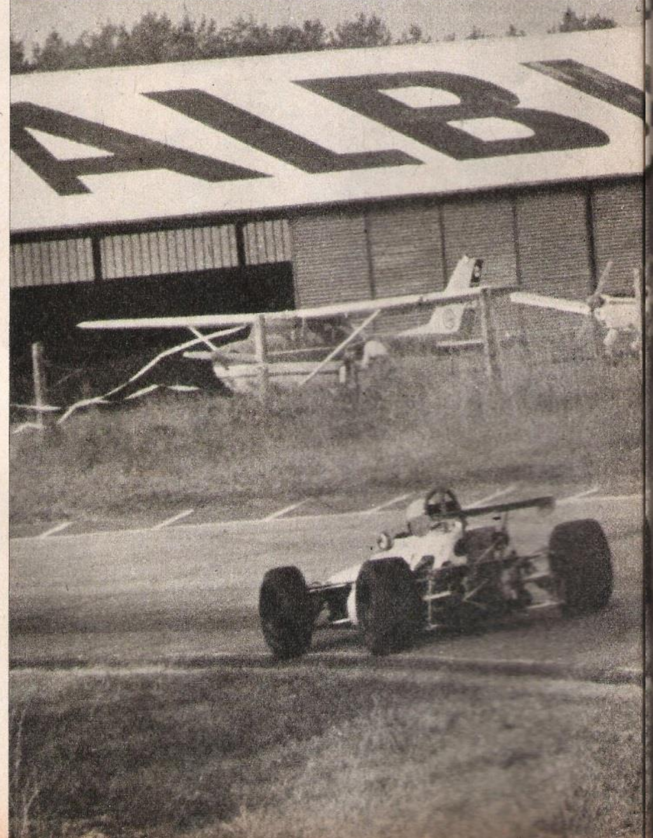
Una de las actitudes características del Reutemann de los primeros momentos; recorriendo a pie uno de los circuitos donde le tocaba participar. El santafesino siempre fue un estudioso empedernido de todo lo que tuviera que ver con su profesión.

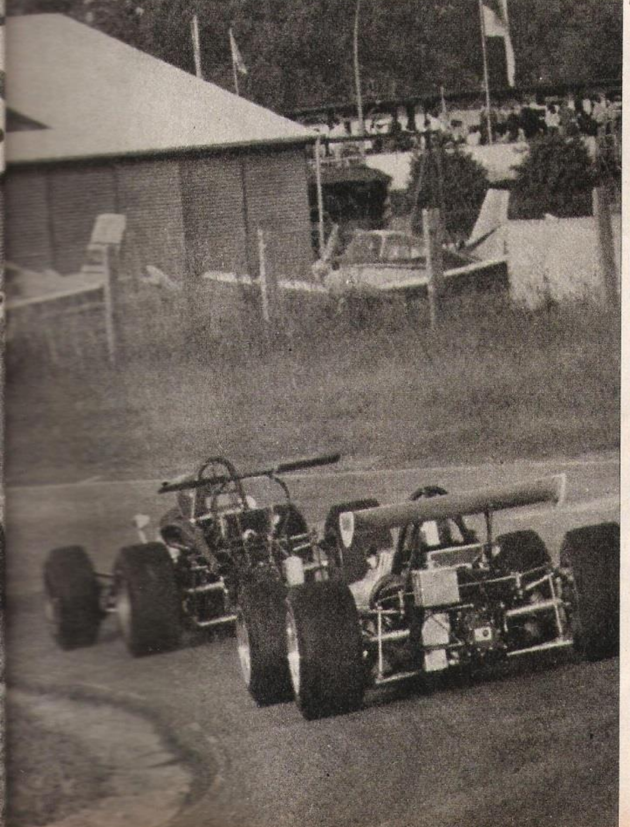
rrando un año con muchos altibajos, pero cargado de promesas.

LUCHANDO POR EL TITULO

La temporada '71 se abrió nuevamente **con el Jim Clark Memorial y como se vio desde el debut y se confirmaría** después, el circuito de Hockenheim siempre le resultó propicio a Reutemann. Esta vez,a través de su primer podio.Tercero,luego de la suma de ambas baterías, pero segundo por los puntos teniendo en cuenta que Graham Hill, que ocupó ese lugar, no sumó por ser piloto graduado. Y luego en rápida sucesión (Nürburgring y Jarama) otros dos terceros puestos que se convirtieron también en segundos por la presencia de graduados en esa ubicación. Con cuatro presentaciones, Reutemann sumaba dieciocho puntos encaramándose en los primeros **lugares del Euro F-2. La posibilidad** permitió albergar expèctativas ciertas y comenzó a pensarse en el título. Quinto en Crystal Palace y sexto en Vallelunga esto le permitió seguir en una racha sumadora que podía resultar definitoria para sus aspiraciones. Especialmente porque sus principales rivales, Peterson, Cevert y Bell, pese a vencer los dos primeros, eran más irregulares, y sólo el tercero mostraba una actitud similar a la del argentino,aunque apoyado por un team de menor envergadura comparado con el del ACA. Además,la inminente aparición del nuevo Brabham BT36 podía resultar la carta determinante; sus rivales contaban con autos recientemente presentados y Reutemann seguía con el BT-30 dando batalla todavía y confiando en la mayor performance potencial del nuevo auto de Tauranac. Sin embargo, esto demoró más de lo previsto, posponiendo la posibilidad de competir con un medio que luego se confirmaría como más apto.

En el debut del BT-36 (agosto del '71 en Mantorp Park) pudo confirmarse lo anterior. Reutemann terminó tercero. Brands Hatch y Kinekulle Ring (ambas sin puntos) ratificaron al BT-36 con un segundo y un tercer puesto. Luego vino Albi. Allí, quizá muy pocos recuerden, Carlos Reutemann realizó uno de los mejores trabajos de la totalidad de su campaña. Atrasado en los primeros momentos de la prueba, llegó a estar por el puesto doce, concretó una feroz remontada que lo llevó a terminar segundo de Fittipaldi,pero logrando los nueve puntos dado que el brasileño era graduado. Probablemente esto dé la pauta de lo que pudo haberse logrado si el BT-36 hubiera aparecido antes. Como corolario de esta excelente labor, en la carrera siguiente **(Trofeo Baden Würtemberg)** en Hockenheim, **Reutemann logró su primera victoria total luego de un terrible duelo con el poderoso BMW de Hubert Hahne y el March de Wilson Fittipaldi. Y si bien a los efectos del campeonato no le sirvió, ya que esta carrera era sin** puntos, planteó la actitud de Reutemann frente a lo que suponía su posición de aspirante al título.



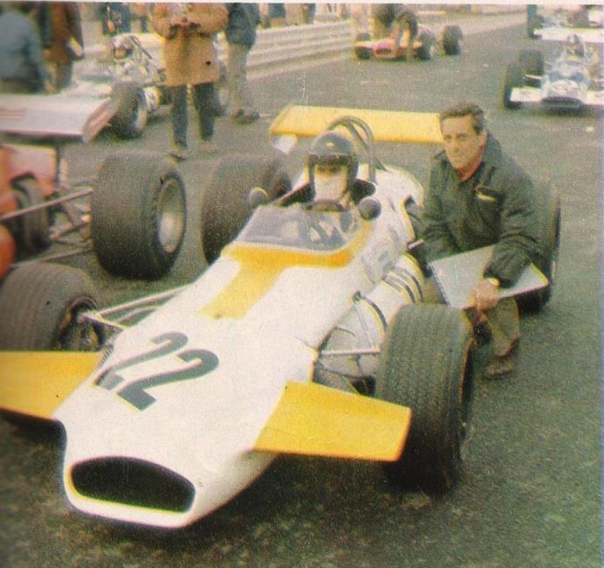


Independientemente de sus triunfos en F2, la performance más brillante que tuvo Reutemann fue en Albi,1971. Luego de quedarse retrasado en los primeros tramos recuperó en forma espectacular y logró finalizar segundo de Fittipaldi, pero logró los nueve puntos porque el brasileño era graduado. Aquí se ve al santafesino superando dos rivales en su fenomenal escalada.

Reutemann sobre el Brabham BT-38 del team de Rond Dennis con el que compitió durante todo 1972. Cuatro terceros puestos y numerosos abandonos enmarcaron esta última temporada del argentino en la categoría.



Línea de largada de Thruxton 1971. Reutemann entre Fittipaldi y Rollinson completan la primera fila. En esos momentos, ya era reconocido a nivel internacional... y justificaba los comentarios.



Reutemann junto a Staffa en la línea de largada de Nürburgring 1970. Esta fue la tercera presentación del equipo en Europa y culminó con un décimo puesto y posterior desclasificación.

En Vallelunga se jugó la instancia decisiva que podía darle al Euro de 1971 el nombre del campeón. Sólo Peterson y Reutemann podían aspirar al título. Sería el sueco el que lo lograra, arriesgándose a utilizar un compuesto más blando de neumáticos sobre un auto (March 712) mejor balanceado. Reutemann prefirió asegurar el subcampeonato con caucho más resistente, pero lento, sobre un BT-36 no tan desarrollado como el auto del sueco.

Actitud criticada en su momento, pero que se podría justificar dada la característica particular del team del ACA, el significado de lo que había en juego, y el desgaste producido por la fragorosa lucha por el título. Se prefirió asegurar lo conseguido frente a un equipo oficial y conscientes de la importancia y relevancia que se habían logrado ante el consenso general.

EL TEAM RONDEL Y DESPEDIDA EN EL MITICO HOCKENHEIM

Prueba de ello es que para 1972, Reutemann es llamado a correr un auto del Rondel Racing (equipo semioficial Brabham) dándole la oportunidad a otro piloto argentino de ocupar su lugar, en el equipo del ACA. O sea que la intención original del equipo argentino había cumplido con uno de sus propósitos. Entre la finalización del Campeonato 1971 y el comienzo de 1972, hubo una nueva prueba de la efectividad del grupo cuando Reutemann venció en el Trofeo Dos Mundos, temporada celebrada en Brasil, y donde el santafesino logró una importante victoria en Tarumá, y un segundo y un cuarto puesto en Interlagos.

A pesar del potencial que suponía el equipo Rondel, la diversificación motivada por la atención de tres autos (Pescarolo, Wolleck y Reutemann) atentó contra el rendimiento del argentino. Además, el eficaz BT-36 fue reemplazado por el BT-38 que luego se revelaría como poco apto para afrontar la temporada frente a rivales superiores.

Cuatro terceros puestos y numerosos abandonos jalonaron el último año de Reutemann en la F-2 que paradójicamente culminó en Hockenheim. Una temporada que pareció encontrar al santafesino con una motivación distinta. Es que ya a fines del '71 Reutemann había girado en un F-1, e inclusive a principios del '72 había vencido en Interlagos. Su ascenso a la F1 en el equipo Brabham orientaron las aspiraciones del argentino hacia otra meta, más importante, con otra trascendencia y para la cual, la F-2 había servido de lógico escalón.

A partir de aquí se abre la perspectiva para Fórmula Uno y Lole pierde aparentemente interés en el Euro F2, un campeonato que para ese año era suyo por decreto.

El gran momento ha llegado. Asistido por Pilotto, el Lole se mete en el BT-30 dispuesto a salir a pista en Hockenheim. Había "cara de guerra".

JIM CLARK MEMORIAL. HOCKENHEIM, 12 DE ABRIL DE 1970

DEBUT EN EUROPA



El documento de aquel día: el sudamericano desconocido indicaba el camino hacia los mixtos de Hockenheim.

Dos series por suma de tiempos fueron casi hasta nuestros días la propuesta del clásico europeo de F2, el Jim Clark Memorial de Hockenheim. Y por lo tanto ofrecían la misma alternativa aquel 12 de abril de 1970. Paradójicamente la fecha coincidía con el cumpleaños número 28 de Carlos Alberto Reutemann y precisamente ese día se produjo su debut europeo. Europa aparecía ante el argentino como un enigma casi indescifrable. Nada que ver con el polvo y la tierra de la Vuelta del Pan de Azúcar, con la curva de Chapuy o el curvón del 9 sobre el BWA del equipo del ACA. Pero la ocasión de comprobarlo estaba al alcance de la mano: había que clasificar y correr en uno de los circuitos más peligrosos del Viejo Continente. Y además estaban Rindt, Regazzoni, Hill, Cevert y Fittipaldi; claro, casi todos con mucha menos experiencia que en el cenit de sus campañas, pero con años-luz de ventaja sobre Reutemann.

Recién el día de las eliminatorias tuve contacto con mi auto, luego vinieron las pruebas de clasificación en las que obtuve un valioso quinto puesto, ya que me permitía largar bien adelante... cosa muy importante en Hockenheim". Recordaba Reutemann después de sus primeros contactos con el circuito alemán, pero el día de la carrera su sorpresa inicial aumentaría en grado superlativo. Excelente largada colado de Rindt (pole position) y en la primera chicana, Rindt que se manda y Carlos atrás. Pero ambos autos equipados con slick (o casi, ya que las gomas apenas tenían dibujo) entran en trompo como consecuencia de la acción de los frenos, las gomas y la vehemencia de ambos. Sobre el pasto se tocan y el BT-30 del argentino vuelve a pista muy retrasado. Epílogo para esa primera serie: Rindt desparramando en boxes **"como lo había tocado antes de entrar a la primera curva, el sudamericano ese..."**

Ubicado en la quinta línea como consecuencia de su décimo puesto en la primera batería, Reutemann se aprestó tranquilamente a disputar la segunda. Largaron y nuevamente el argentino se ubicó bien. La consigna de Hockenheim era seguida al pie de la letra por el pelotón de adelante: ocho o diez autos chupados en todos los sectores. Y en medio de la baraúnda: Reutemann. Repentinamente, el Brabham amarillo y blanco aparece tercero detrás de Ikuzawa y Fittipaldi y un giro después... ¡Reutemann primero! Diez vueltas resistió el asedio de un pelotón que se colaba en su "estela" y como hacía falta una velocidad superior para despegarse y Reutemann no la tenía, poco a poco cedió ante el embate del BMW de Hanne y el Tecno de Regazzoni. También Ikuzawa y Fittipaldi tercian en la lucha, pero Reutemann se mantiene tercero. Sobre el filo de la serie, arriesga un poco más para tratar de no perder más posiciones, y mordiendo la banquina sólo logra un nuevo paseo por el pasto. Desbande general y el Brabham Nº 21 reingresa a la pista noveno. La realidad había demostrado que Carlos Reutemann había punteado frente a lo más selecto del Mundo, en una de las categorías más exigentes... y en el día de su debut.



Reutemann encabezando la carrera de Procar celebrada el sábado previo al GP de Austria 1980. Lo sigue Nelson Piquet, quien al cabo del año lograría el título de la especialidad. Como allí participaban los cinco mejores tiempos de F-1, el argentino fue habitué del espectacular show de los Be-eme. Los duelos por la punta quedaban a cargo de los graduados, especialmente el argentino, Piquet y Jones... tal como sucedió en F-1 durante este año.



Debut en SP en los 1000 kilómetros de Buenos Aires 1970. Compartiendo la conducción del Lola T70 Mk III con Jackie Oliver se clasificaron undécimos.



El Fiat Abarth 131 de Carlos Reutemann se apresta a iniciar una etapa del Codasur '80. Una vez más la versatilidad del santafesino fue puesta a prueba y salió airosa con un excelente tercer puesto ante los especialistas de la categoría.

LA VERSATILIDAD DE REUTEMANN

TAMBIEN CON GUARDABARROS, TECHO O EN PAREJA

Tocándole vivir una época de superprofesionalismo, en la que muy pocos pilotos se animan a diversificar sus actividades, Carlos Reutemann ha demostrado reiteradamente ser capaz de

compararse sin complejos con los mejores especialistas de cualquier categoría.
En las exigencias de las carreras de endurance, en la sorprendente variedad de obstáculos a superar en un rally, o en el sprint enloquecido de una carrera de Procar, Lole se mostró siempre dúctil y competitivo. Con una versatilidad sólo vista en pilotos de otros tiempos, e invariablemente el mismo alto nivel conductivo, ya fuese que corriera por interés profesional, por gusto o por contrato.



En 1974, Reutemann es llamado a conducir en SP para Alfa Romeo. Lo hizo en tres ocasiones junto al alemán Rolf Stommelen y logrando sendos segundos puestos en Nürburgring e Imola y un abandono en Austria.



Reutemann y Walter Röhrl en un paréntesis durante la disputa del Codasur de 1980. Volviendo por sus fueros, el santafesino rayó a muy buen nivel y asombró al mundo del rally. Inclusive, la especialidad aparece como una de las metas de Reutemann cuando deje de correr en F-1.

En su paso por Ferrari (**"... un motor excepcional"**), Reutemann compartió la conducción de las 312 PB con Tim Schecken. Fueron cuatro carreras que le abrirían el camino para su posterior ingreso al team de F-1 de Maranello. El binomio fue segundo en Vallelunga y Monza (ambas presentaciones en los 1000 kilómetros de 1973) y sufrió abandonos en Le Mans y las 6 Horas de Watkins Glen ese mismo año.



Lejos de la pista y de la sofisticación de la F-1, Reutemann descolló en rally en su única participación en la categoría. Su experiencia corriendo Grupo Dos en nuestro país y una marcada inclinación por este tipo de prueba, hizo que Reutemann disfrutara esta singular experiencia.

Fórmula Uno

TODO EMPEZO CON UNA POLE POSITION

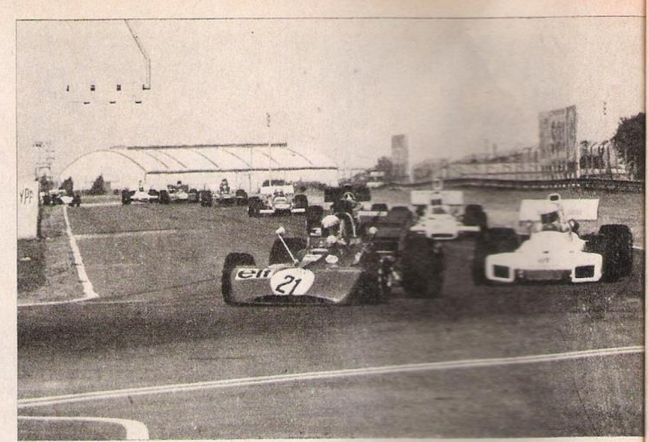
...Y desde aquel inolvidable 1m12s46 delante de Jackie Stewart, diez temporadas ininterrumpidas en la categoría máxima transformaron al sorprendente debutante en un fogueado competidor por el título mundial. Este es un repaso del camino transitado



Todos los ojos puestos en el Lole, que se va a acomodar en la primera fila al lado del Campeón del Mundo. Era el punto de partida de una larga historia

23 de enero de 1972. Sin duda una fecha tan trascendente para el automovilismo argentino, como para Carlos Reutemann. Y en cierta medida, ella contribuye a que se pierdan otras dos que fueron, ni más ni menos, que los prolegómenos inmediatos. Porque el debut oficial del santafesino en F.1 prácticamente borró aquella primera presentación a bordo del McLaren M-7C en la Temporada Argentina 1970 y la restante, a fines del '71, en la Carrera de los Campeones (Brands Hatch) con el Brabham BT-33. Es que en el último caso se trataba del G.P. de Argentina y además, Reutemann largaba en pole position...

"Yo todavía no sé bien dónde está el tiempo. Puede ser en el Curvón, Ascari o en el mixto. Lo único que sé es que para estar bien hay que largar entre las tres primeras filas". Comentaba Reutemann poco antes del fantástico 1m12s46. Pero bastó que siguiera



Primera entrada a la horquillita de los Mixtos. Jackie Stewart es el puntero. A la cola del escocés, como una sombra, el BT-34 del sorprendente novato.

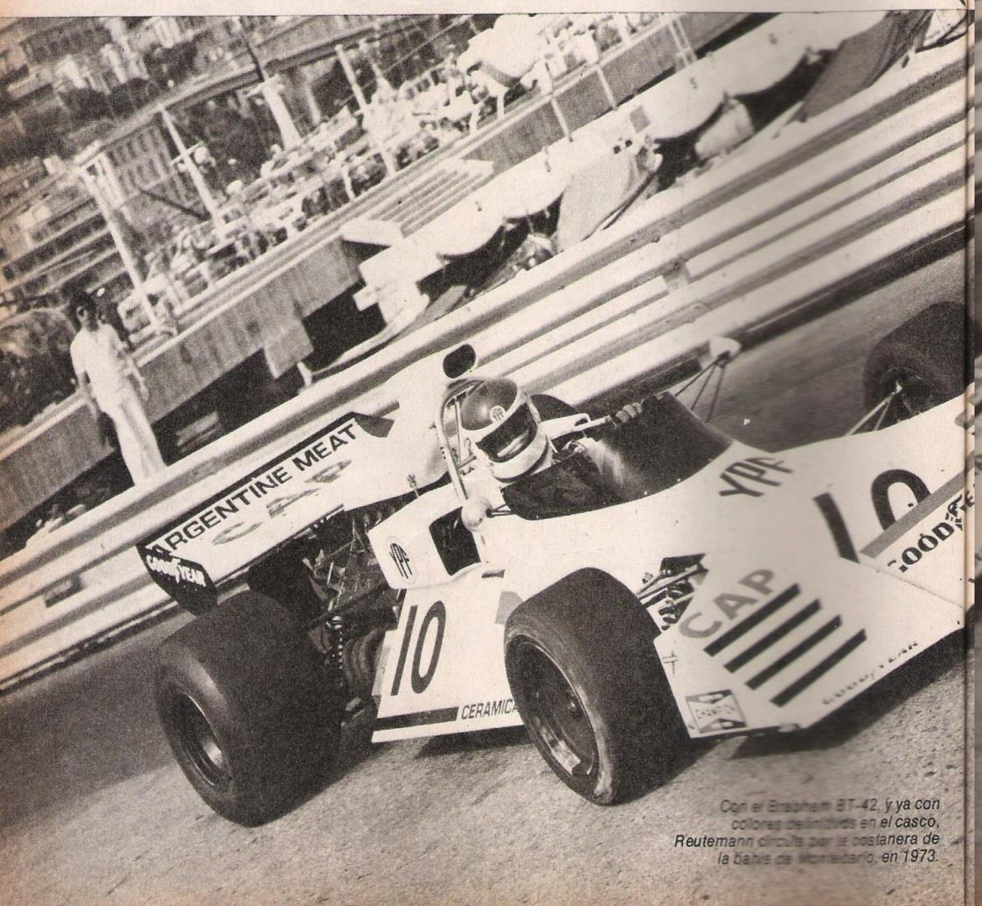
En las estadísticas de 1973 el Lole venía regular, pero en pista se lo veía bastante adelante. Aquí sólo Stewart y Peterson lo superan. El resto, atrás.

Largada del Gran Premio de Bélgica, en Zolder. Como se puede observar, también aquí Reutemann era de los privilegiados que ven para dónde va la pista.

a Jackie Stewart en algunos sectores y usar el compuesto 852 de Goodyear, para que lo imprevisto se hiciera realidad. Claro, ésta era su primera presentación y a su lado largaba el escocés con muchos GP a cuestas, su indudable capacidad y todo el potencial de Tyrrell en sus mejores momentos. **"Alrededor de la vuelta 40º las gomas volvieron a ponerse difíciles y el coche movedizo. Evidentemente el desgaste era anormal y por eso paré"**. No obstante la detención, Reutemann lograba el séptimo puesto final, a dos vueltas del ganador Stewart. El balance final de ese sugestivo debut mostraba a un Reutemann reflexivo y con dudas, pero era lógico... **"Nunca creí lograr un registro tan destacado en clasificación. No creo tampoco que haya influido mucho en mí el hecho de correr en Buenos Aires. En cualquier otro lugar hubiera sido igual. Y cuando estuve atrás de Stewart no me dio la sensación de inalcanzable. Por eso veremos qué pasa en las carreras futuras. Esa es mi duda. Saber qué lugar ocupo entre todos"**.

Esto no podría conocerlo a ciencia cierta... al menos durante esa temporada. Hubo, sí, una prueba que pudo ser tomada como pauta aunque de importancia relativa: el triunfo de Interlagos, no puntable. Allí, después de un dominio aplastante de Fittipaldi, la victoria de Reutemann sugirió que lo de Buenos Aires no había sido una casualidad. Pero faltaba Ferrari, tampoco estaban los Tyrrell, McLaren y el Matra de Amon...

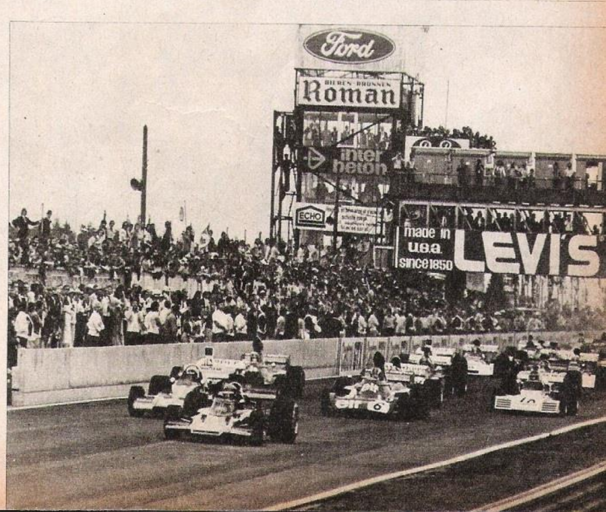
La temporada se caracterizó por el dominio del binomio Fittipaldi/Lotus con esporádicos repuntes de Stewart (en la medida en que su úlcera se lo permitía) y una característica que con el tiempo se convertiría en distintiva del team Brabham: su dudoso esquema organizativo. Alternativa que se mantu-



Con el Brabham BT-42, y ya con colores definitivos en el casco, Reutemann circula por la costanera de la bahía de Montevideo, en 1973.











El Brabham BT-37 fue uno de esos autos que pasan sin pena ni gloria. Poco era además lo que podía rendir en manos de pilotos poco expertos como Lole o Wilson Fittipaldi.

El BT-44 era otra mercadería. Ganador de cuatro carreras con Reutemann y una con Pace, cuando andaba todo bien "pagaba dos pesos veinte". Un balazo.

Gran foto de un auto grande... bueno, grandote, ¿no? En fin, a pesar de las pestes que hablamos del BT-45/Alfa, Lole pudo ponerlo cuarto en Jarama.

vo aun pese a la presencia en el team de un ingeniero-constructor de la talla de Ron Tauranac, de la experiencia de Graham Hill y de la aparición del nuevo BT-37 (Bélgica). Problemas menores, detalles de mantenimiento y otras nimiedades jalonaron su primera temporada que se caracterizó por varios abandonos. Es cierto que medió también el accidente sufrido en Thruxton F.2, pero no lo es menos que el equipo Brabham distaba de ofrecer autos confiables. El corte de un conducto de nafta en Kyalami, problemas de caja en Bélgica, otra vez la caja en Nürburgring, un motor "flaco" en Francia, fueron algunas de las causas... Sólo un cuarto puesto en Canadá, sobre el final de temporada, parecía augurar un 1973 distinto.

LA LLEGADA DE MURRAY, TRANSICION Y 1974

El último Brabham que diseñó Tauranac fue el BT-34 de F.1, el BT-37 fue obra de Bellamy y cuando en 1973 ingresó Gordon Murray pergeñó el BT-42.

Para esta temporada, Reutemann tiene como coéquipier a Wilson Fittipaldi y ambos son los encargados de seguir con los BT-37 hasta el debut del nuevo modelo en España. Argentina, Brasil y Sudáfrica, muestran características similares a lo generosamente visto la temporada anterior. Abandonos, roturas menores, detalles, siempre detalles... pero en Montjuich llega un hálito renovador. Reutemann circula durante mucho tiempo segundo de Emerson Fittipaldi e inclusive le descuenta a ojos vista en la búsqueda del liderazgo. Pero esta vez es un palier el que no quiere más; no obstante la alternativa del BT-42 parece el camino correcto. Cuarto en Suecia, tercero en Francia, sexto en Inglaterra, cuarto en Austria, sexto en Italia y tercero en Watkins Glen le dan dieciséis puntos en el Campeonato, el séptimo lugar en la suma final y, lo más interesante, la posibilidad de contar con un medio acorde y un técnico que se insinúa capaz.

En 1974, Brabham presenta el BT-44. La F.1 acelera el proceso de renovación de los autos y así el BT-42 que tenía una docena de carreras corridas pasa a las telarañas de los galpones en favor del nuevo auto. Que estaba inspirado en su predecesor, pero como se vería después sensiblemente mejorado. El debut es en Argentina... **"El domingo a la mañana, salí con los tanques repletos de combustible y cuando me tiré rápido veo que me marcan en la pizarra 1m52s. ¡Matamos!, pensé... y me dediqué a circular a 2 minutos por vuelta para que nadie se avivara de lo que era mi auto"**. Lo dicho. Bastó que la carrera (que se celebraba por primera vez en el circuito Nº 15) se largara para que las suposiciones de Reutemann se confirmaran. Sobre el epílogo de la prueba, más de treinta segundos separaban a un Reutemann como líder de Denny

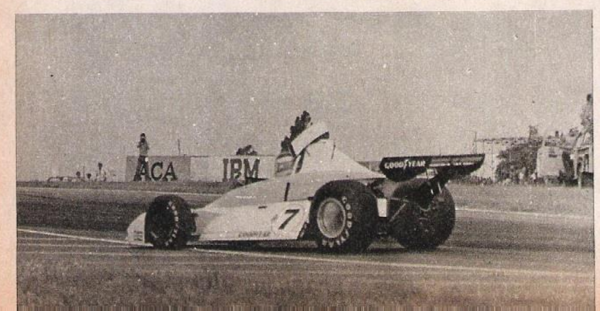
→



Austria 1974. Para muchos la mejor carrera de Lole. Le ganó el pique a un Lauda arreglado con el largador y los paseó a él, a Rega, a "Moco" Pace, Emerson y Peterson a dos gambas plus de promedio con una goma a punto de reventar.

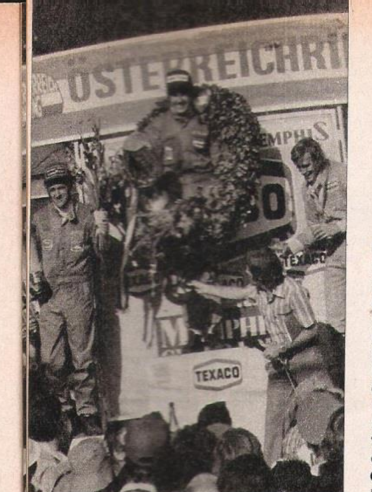


El día que ganaba el país. El día del delirio. El día que, después, el silencio en el Autódromo se oía. El día que más de uno lloró. El día de la toma...



Hulme, pero faltando apenas dos vueltas... **"Cuando el motor rateó por primera vez, pensé que podría arreglármelas con los litros del tanquecito suplementario, faltaba poco y la ventaja que llevaba era mucha. Pero ya cuando faltaba una vuelta, en pleno curvón, el auto no quería más y tuve que salir tosiendo en segunda. No hay vuelta que darle, la toma dinámica desprendida afectó el consumo. Sin la toma el incremento de consumo se estima en un 30% aunque el rendimiento del motor se mantenga. De haber existido una mínima posibilidad de parar, cargar nafta y ganar algo, yo la hubiera empleado, pero no pudo ser..."** Así se cerró lo que pudo ser el espaldarazo de Reutemann. En su país, estrenando auto, sacó una ventaja inusual en F.1; todo un aliciente; después vino el epílogo amargo.

Brasil pareció reflotar viejos males del team. Prácticamente sin publicidad



y mostrando las mismas falencias de otros años, los autos de Reutemann y Robarts (debutante en Argentina) lucieron mal atendidos, tendencia a la que debió sumársele el proceso de dentición de un diseño poco menos que virginal. Pero estaba escrito que el BT-44 sería "el" auto de Reutemann...

Fue en la tercera prueba por ese Mundial del '74 donde llegaría el gran momento. Apenas nueve vueltas recorridas en Kyalami. La punta de la carrera que pasa de Lauda a Reutemann, y de allí... hasta el final. **"Creo que el mejor resumen es decir que hice una carrera exactamente igual a la de Buenos Aires. Que todo se fue dando igual a lo que pasó en el Autódromo, con la única diferencia que en vez de escaparse un auto sólo fuimos dos: Lauda y yo. Pensé pasarlo en la frenada de Crowthorne Corner y en la vuelta anterior lo tanteé a ver si podía. Cuando noté que esforzándome un poco más lo tenía, me tiré con todo y lo pasé. El después comenzó a retrasarse y cuando se quedó pude tomarme un respiro..."** Sintéticamente, así vio Carlos Reutemann su primera victoria. Halago que repetiría durante el año en dos ocasiones más (Austria y Watkins Glen) convirtiéndose junto con el Brabham en el binomio a batir, aunque en realidad esto era más ficticio que real. Porque si bien cuando todo estaba en orden, Reutemann era candidato, esto se daba pocas veces, o más precisamente cuando al auto de Murray no se le caía nada o no sufría alguna falla menor que lo relegaba.

A pesar de sumar el doble de puntos que en la temporada anterior, Reutemann sólo se colocaba sexto en el cierre del campeonato; pero ya definitivamente incorporado a la élite de la F.1. Aquel círculo de pilotos que, además de vencedores, reunía a candidatos potenciales para cada carrera. →

Una magnífica vista de la largada del Gran Premio de Sudáfrica de 1974, fotografiada desde la pasarela que cruza la recta principal de Kyalami. Los dos favoritos, Reutemann y Lauda, se van en punta. Serán los únicos protagonistas principales.



Con la indócil pero efectiva T3 en Mónaco, con la T2 de las tomitas chicas que aplanó Jacarepaguá, o concentrado en boxes, buscando la manera de mejorar un tiempo, la imagen de Reutemann con Ferrari marca toda una etapa con trazos indelebles.

***"Well done, Carlos!"**, parece expresar Mr. Bidendum con su pulgar hacia arriba, mientras un Reutemann particularmente satisfecho festeja su triunfo en Inglaterra 1978.*

LA ALEGRIA DE NÜRBURGRING, LA DECEPCION CON ALFA, Y... FERRARI

Los Brabham dejaron de ser absolutamente blancos en 1975. Un vistosa guarda roja, celeste y azul adornaba trompa y flancos de los ahora llamados BT-44B. Tercero en Argentina después de una misteriosa falla de motor. Un segundo puesto en Kyalami pareció reafirmar su predilección por el trazado sudafricano y, de paso, confirmar la vigencia de la "pasada en limpio" del BT-44 original. Pero paralelamente, el resto del parque también había evolucionado. Ferrari había redondeado eficazmente la 312-B2, los McLaren M-23 seguían funcionando bien, Hesketh disponía de un buen rendimiento para un 308 e inclusive March se destacaba. La temporada se repartió con predominio italiano y a diferencia de otras, los Brabham llegaban. Tercero en España y Bélgica, segundo en Suecia y cuarto en Holanda. La siguiente era Nürburgring... **"No fue una carrera muy peleada, pero sí dura. Sobre todo porque en su afán de andar más rápido la mayoría ponía dos ruedas sobre la banquina y eso llenó la pista de piedritas y provocó numerosas pinchaduras y problemas con las suspensiones. Yo no hice eso y pienso que se me dio simplemente porque no cometí ningún error"**. Lo cierto es que el nombre mágico del anillo alemán pasó a engrosar el palmarés de Reutemann y además se convertía en la única victoria de 1975. La confiabilidad de Ferrari y su excepcional flat-12 definieron la disputa a favor de Lauda. Ferrari también logró la Copa y Reutemann terminó tercero.

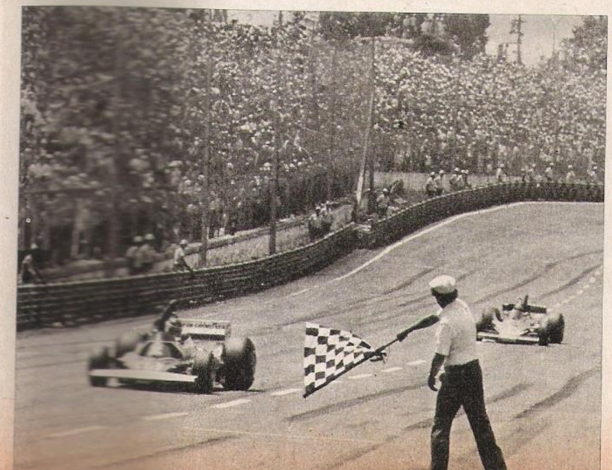
Después de Nürburgring, un manto de escepticismo se extendió sobre la vinculación Brabham-Alfa Romeo para 1976, pero esto implicaba que un acuerdo Ecclestone-Chitti era palpable, y que se realizara, sólo una cuestión de tiempo. Llegó 1976... y el Brabham-Alfa. Sólo un cuarto puesto en España fue la cosecha de Reutemann en esa temporada, y la tirantez provocada por el escaso rendimiento del BT-45 hizo eclosión poco antes del GP de Italia (setiembre). **"Mi ciclo en Brabham está cumplido"** comentó pocos días antes, y en ese mismo GP, se sentaba en una butaca de Maranello. Ferrari necesitaba un piloto más que ayudara a evitar que Hunt sumara los puntos que ponían en peligro el liderazgo de Lauda (accidentado en Nürburging, ausente en Austria y reaparecido, aunque en estado deficiente, en Monza) y a Reutemann, la posibilidad de Ferrari, decididamente le interesaba mucho.

LA ETAPA DE MARENELLO, CHAPMAN Y WILLIAMS

Sin embargo, esa sería su única presentación sobre Ferrari en 1976. En el acuerdo inicial se contemplaba que Reutemann corriera sólo esa prueba y después, un paréntesis para encarar la temporada '77. La incertidumbre reinó durante ese lapso en relación con diversos rumores. Pero en el GP de Argentina, Reutemann estuvo a bordo de una Ferrari, dando por tierra con toda especulación previa. Tercero en su país y ganador en Brasil, Reutemann apareció afianzado en la punta del torneo y con intenciones de mantenerse. No sería así. Una sesión de pruebas en Maranello llevó a Lauda a gozar de la puesta a punto ideal para Kyalami, donde venció. Tres segundos puestos en las siguientes (Long Beach, Mónaco y Bélgica) lo encaramaron al tope y la situación volvió a revertirse para el argentino quedando la posibilidad de ser primer piloto en 1978 ante el pase de Lauda a Brabham y teniendo como coéquipier al recientemente incorporado Gilles Villeneuve.

En 1978 el inicio de temporada sorprendió a Ferrari abocada a la adaptación de las 312-T2 a los nuevos neumáticos radiales Michelin. A estos últimos se les achacó la defección en el GP argentino. Pero no se cometieron los mismos errores en Brasil. Reutemann "estrenó" Jacarepaguá con una sólida victoria **("Esta vez las gomas anduvieron maravillosamente")**. En Kyalami, Ferrari presentó su modelo T-3 con un estrepitoso fracaso. Pero en Long Beach, un circuito siempre muy favorable a los autos de Maranello, se recuperaron de aquel revés, y Reutemann sumó un GP más a su haber. Así, tal como se plantearon estas dos presentaciones, se desarrolló la temporada para Reutemann: un golpe de suerte (o de gomas) lo ponía ante la posibilidad de una eventual victoria o todo se resumía a resonantes fracasos. La T-3 no era el chasis ideal para las gomas radiales y de su adaptación al circuito dependía la suerte de la combinación... y el piloto. Pero llegarían un par de victorias más para convertir a esta temporada en la más positiva en lo que iba del historial del santafesino. En Brands Hatch, Reutemann logró una victoria espectacular luego de partir en cuarta fila doblegando a su ex-compañero Lauda **("no sé si ésta o la de**

Principio y fin de una complicada relación con Ferrari. Por un lado, el primer triunfo para la marca, en Interlagos. Por otro, las discusiones a puertas abiertas, entre Reutemann, Forghieri, y para el caso, Dupasquier, de Michelin.







Las últimas etapas. Con el fabuloso Lotus 79, que a él se le negó totalmente, y con el confiable Williams FW 07-C de los últimos tiempos, que lo devolvió al triunfo, a los podios y a la imagen de un Reutemann ganador.

Austria '74 fue mi mejor carrera, pero creo que por la definición, me quedo con ésta"). Otro tanto sucedió en Watkins Glen. Pero algunos roces internos con Forghieri (inclusive discrepancias de orden técnico) lo llevaron a emigrar del poderoso equipo italiano. Team al cual le había ofrendado cinco triunfos y el tercer puesto en el Campeonato '78 detrás de los inaccesibles Lotus 79. La alternativa de conducir el auto campeón del año anterior y dejar a uno de los grandes equipos de la historia para pasar al que lo seguía en méritos, apareció como una posibilidad atractiva. Pero el Lotus 79 no pudo mantener el mismo margen de ventaja que tanto había favorecido a la dupla Andretti-Peterson. Lo mejor del team estuvo a cargo del propio Reutemann con sendos segundos puestos en Argentina y España. Ni siquiera la aparición del Lotus 80 salvó la situación. Por el contrario, era el 79 (remozado y repasado) el que le daba alguna posibilidad a los pilotos de destacarse. Para colmo, poco después de mitad de temporada se suscitó una situación personal con Andretti que determinó que la incomodidad que Reutemann venía insinuando, se agravara. El santafesino lo tenía decidido: no debía permanecer ni un minuto más en Lotus...

El proceso que siguió mostró características tan confusas como las del "affaire" "Ecclestone/pase a Ferrari". Chapman no quería que Carlos emigrara, y éste pensaba todo lo contrario. Después de una larga serie de reuniones y conciliábulos, terció en la puja Frank Williams, quien se mostraba interesado en los servicios del argentino. Por último, una reunión tripartita lo definió: para 1980, Reutemann sería piloto Williams.

El acuerdo implicaba respeto por parte de Reutemann hacia la condición de líder de Alan Jones, y cumplió al pie de la letra. Por supuesto que todo el potencial del team estaba volcado hacia el australiano, lo que no daba mucho margen a Lole para revertir la situación en caso que cambiara de opinión, pero de todas formas, había un contrato...

Con Williams consiguió en su primera temporada, uno de los pocos lauros que le faltaba: ganar en Mónaco. En una carrera agotadora, con llovizna sobre el final, y a despecho de un circuito torturante, agregó a su campaña un triunfo de ésos con los que cualquier piloto sueña **("Siempre quise ganar en Mónaco. Esta era una carrera muy especial...").** Completó la temporada elaborando una impresionante seguidilla que arrancando en Bélgica recién culminó en Mónaco este año con quince arribos en los puntos. Pero esto ya pertenece a la temporada 1981. Líder desde la segunda prueba del año, y la gran posibilidad de convertirse en titular de la categoría máxima son temas que bien merecen ser revisados en un capítulo aparte...

(sic)

“**S**i lo elegimos es porque pensamos que tiene futuro. Cuando debutó en Carlos Paz se fue el martes previo al circuito a recorrérselo a pie y el sábado nos recitó las 600 curvas de memoria”. De don Américo Grossi, poco después de incorporar a Reutemann como piloto de su equipo”
Parabrisas Corsa, julio 1966

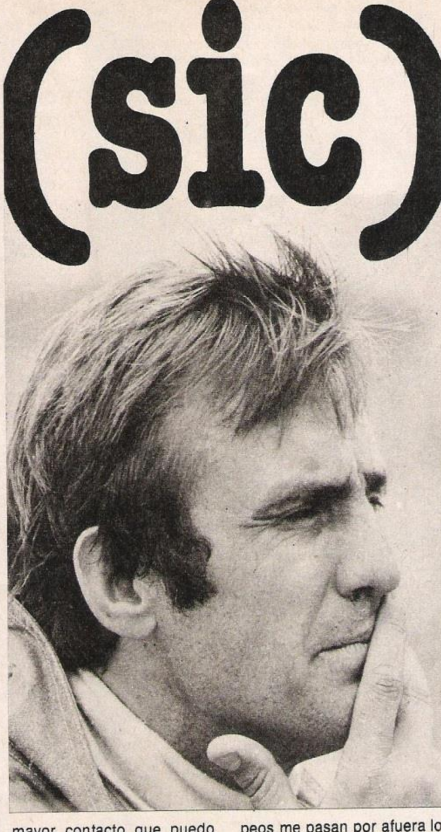
—¿El señor Luis Vicente Serra?
—Sí, que desea.
—Me llamó Reutemann y como sé que tiene un libro de Taruffi quisiera saber si podría prestármelo.
Aproximadamente a las seis horas, Reutemann le devolvía el libro al periodista santafesino después de aprenderlo casi de memoria.
El Gráfico, agosto de 1966

Reutemann: “Estoy contento por lo que pasó. Cambiamos cigüeñales, por las dudas, y el mío estaba fisurado. En cualquier momento se cortaba”
—Mayorga: “Y... uno o dos rebajes más y chau.”
—Reutemann: “No te creas. Por aquí le damos despacito a los fierros.”
Corsa, 24 de octubre de 1967, en una carrera de montaña

—Un locutor radial comentaba en Córdoba los distintos nombres por lo que en ese momento ya se ubicaba a Reutemann.
“Roitemann - Reuschamn - Ruteman - Reuterman”
Corsa, 24 de octubre de 1967

—Reutemann: “Con Canedo he mantenido los duelos más importantes en la montaña. Es un rival muy difícil.”
—Rodríguez Canedo: “Me gusta Reutemann porque es muy aplicado y correcto. Es un gusto correr contra él aunque pienso ganarle siempre que no se pare mi auto.”
El Gráfico, 4 de noviembre de 1967

“Puedo decir que por un lado siempre me gustó la marca Ford. Ahora, en realidad, mi idea es ir a correr a Europa, bien lo sabés, y el



mayor contacto que puedo tener es estando en Ford. Fijate lo que es la Fórmula 1, ¡Casi todas las carreras de este año las ganó el motor Ford! y en Sport está el GT 40. Y yo lo que quiero es ir a Europa.”
Corsa, agosto de 1968, cuando integraba el equipo oficial Ford de TC.

—¿Te divertiste en la carrera?
Reutemann: “No me divertí porque jamás me divierto en una carrera. Para mí correr no es una diversión sino algo serio. Para divertirme juego. Correr es otra cosa”.
Corsa, septiembre de 1968

“Ahora que estoy en el equipo, no sé si seré capaz. Nunca voy a buscar pretextos. Si en el curvón los europeos me pasan por afuera lo aceptaré con un **hasta aquí llegué,** no sirvo para la F-2”
Corsa, 25 de noviembre de 1968, cuando fue seleccionado para correr uno de los Tecno de F-2 en la Temporada Internacional del Club YPF

El auto que tengo es de los mejores, el motor no me ha fallado nunca, y gira como los de punta; yo por los tiempos que he hecho me doy cuenta que puedo conducir al ritmo de los de adelante y me adapto perfectamente al pelotón. Entonces... ¿dónde está el secreto para ganar?...”
En Corsa, mayo del 70 después de cinco carreras con el Brabham, mientras recorría a pie —como hizo siempre para conocer el circuito— la pista Crystal Palace.

“Tomarle la mano a un coche nuevo a la vista de mucha gente no es humanamente fácil...”
Corsa, abril del 70, hablando de su primera salida a la pista en Fórmula 2.

“Jack Brabham tiene el mejor monoplaza de la Fórmula 1 y es a mí entender un aspirante serio a lograr su cuarto título mundial; esto se comprende porque aparte de ser piloto es mecánico y, lo más importante, un gran probador”.
Reutemann definiendo a Brabham en Corsa, mayo de 1970, después de verlo correr por TV en Montecarlo.

Reutemann: —¿No te parece que hice bien en mantenerme adelante y girar en mi ritmo aunque el otro quisiera que yo me haga a un lado y frenara?
Emerson Fittipaldi: —Sí, yo hubiera hecho lo mismo...
Diálogo reproducido por Corsa, junio de 1970, después de una sesión clasificatoria donde Lole anduvo muchas vueltas delante de alguien que no lo podía pasar. Ese “otro” era Jackie Stewart, quien ganó aquella carrera en Crystal Palace.

Cuando lo veíamos a Lole pasarlo chupado a Graham Hill o peleando el tiempo con Jackie Stewart, lo imaginábamos el año pasado diciendo: “**El automovilismo** no es para mí. Yo me parece que ya no juego más...” Estaba en un período llorón, abúlico, deprimido. El tiempo terminó por demostrar el repugnante error en que estaba.
Corsa, junio de 1970

Buenos Aires, enero de 1972 (Debut oficial de Reutemann en Argentina)
“Antes de largar estuve observando las caras de los directores de equipo, de los mecánicos, de los mismos corredores y en todos vi más o menos la misma expresión: me miraban con cierta tristeza, como si me vieran ir al matadero. Y la pauta más clara me la dio Ken Tyrrell, que se acercó a decirme: (Carlos: recuerda que sólo es tu primer Grand Prix...”

A pesar de su carácter serio y reconcentrado, su habitual parquedad y lacónicos comentarios, Carlos Reutemann acuñó cientos de frases y definiciones que fueron publicadas en su momento y que sirvieron para marcar cada etapa de su campaña. ¿Qué dijo durante todos estos años? ¡He aquí una variada selección!...

Definiciones de Reutemann (agosto de 1972)
“Stewart es muy inteligente y vivo. Gana 400.000 libras por año y su meta es ésa. Corre porque esto le significa una cantidad de dinero que de ninguna otra forma hubiese logrado ganar. Por eso todo tiene su precio, la gorra, los anteojos, las inscripciones en el antiflama. El automovilismo en Europa es un comercio y Jackie un profesional, quizás, el más”.

“Me gustaría correr en Can-Am. Hay autos veloces, mucha potencia y dólares por todos lados”.

Sudáfrica, marzo de 1974 (Kyalami)
(Primer G.P. ganado por Reutemann) “Hice una carre-



ra igual a la de Buenos Aires, con la diferencia que en Sudáfrica nos escapamos dos un punta: Lauda y yo. Después de estar lejos del resto decidí pasarlo donde se había matado Revson. La maniobra fue perfecta, como todo lo posterior hasta el banderazo final”.

Austria, agosto de 1974 (Zeltweg)
“Estoy muy contento porque todo me salió bien y gané. El auto se empezó a tener mal sobre el final y casi nos pasa lo mismo que en Buenos Aires con la nafta...”

Sudáfrica, marzo de 1975 (Kyalami)
“En la Fórmula Uno el negocio más grande es terminar carreras”.

España, abril de 1975 (Montjuich)



“Dos meses después de este accidente, nadie se acuerda más del asunto y todos siguen con su negocio”

(Luego de ganar) “No sé si es una carrera difícil... yo diría que sí. Es una carrera diferente a todas las otras por el tipo del circuito.”

Brasil, enero de 1976 (Interlagos)
“Para hacer reaccionar al motor Alfa hay que pisarlo a fondo si no no encontrás la potencia”.
“El único que sabe mi opinión real sobre el motor Alfa es Ecclestone”.
“No creo que haya otro ganador que Ferrari en todo este año”.
“La única alternativa que existe para ganarle a Ferrari es el proyecto Brabham-Alfa”.

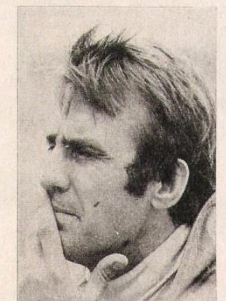
Austria, agosto de 1976 (Zeltweg)
“Otro año como éste no lo soporto”

Italia, septiembre de 1976 (Monza)
“Todavía me falta mucho. Pero estoy contento por ser lo primero que hice en Ferrari. Hace 48 horas me subí por primera vez y anduve apenas un segundo más lento que Regazzoni en Monza”.

Brasil enero de 1977 (Interlagos)
“El auto se comportó bien y nunca tuve problemas sólo me convencí que ganaba cuando me bajaron la bandera....”

España, mayo de 1977 (Jarama)
“Justo en las pruebas sin cronometrar hice mejor tiempo que Andretti. Pero igual el Lotus hoy era invencible”

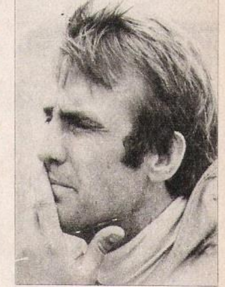
Suecia, junio de 1977 (Anderstorp)
“Puse todo lo que sé para salir tercero. Y cuando intenté alcanzar a Mass corrí el riesgo de perjudicar las gomas”



Brasil, enero de 1978 (Jacarepaguá)
“Todo salió de acuerdo a lo previsto. El plan de carrera se cumplió a la perfección. Físicamente estoy muy entero y me gustaría que no me molesten más con preguntas de ese tipo”.

España, junio de 1978 (Jarama)
“Creo que Chapman acaba de iniciar una nueva era en la F1, ¿A quién se le ocurre hacer un auto con suspensiones sin tensores?

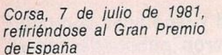
“Balestre da la impresión que todo lo hace para favorecer a los motores turbocomprimidos. Además, si la Fórmula 1 está perfecta, ¿para qué tocarla? Un auto sin polleras llega ahora más rápido a las curvas, por lo menos se siente esa sensación y por lo tanto si te vas afuera el impacto seguramente sería peor.
Reutemann hablando del cambio de reglamento y del conflicto FISA-FOCA Corsa, 9 de diciembre de 1980.



“Los pilotos nunca nos ponemos de acuerdo, desde que yo me acuerde del año '70. Si 24 tenemos una pared blanca enfrente, los 24 la veremos de un color distinto.”
Corsa, 23 de diciembre de 1981

“No creo que haya sido una carrera como se dice, sino que resultó más bien un circo, un show, porque Villeneuve andaba dos segundos más lento que el resto, pero al tener el auto más rápido en la recta, era imposible pasarlo.

→


Corsa, 7 de julio de 1981, refiriéndose al Gran Premio de España

"Estoy solo y seguiré adelante solo, como siempre.

—¿Qué significa estar solo?

—Tomar vos mismo las decisiones y, por lo tanto, correr con la responsabilidad

—¿Como en el caso de Brasil? ¿Estás arrepentido de lo que pasó en Río?

—No. Si yo no hubiese ganado la carrera en Río ¿qué es lo que hubiera cambiado? Ahora tendría menos puntos. Esa sería la única diferencia. Pero seguiría siendo igualmente el piloto número dos. Por lo tanto más vale haberla ganado"

Corsa, 21 de julio de 1981

"Si, en realidad, después de Brasil la atmósfera interna del equipo ha cambiado. El ambiente está muy tenso."

Grand Prix Inglaterra, 29 de julio 1981.

"Estoy cansado de luchar solo. Cualquiera puede ver cuál es la situación en el equipo"

Corsa, 28 de julio, de 1981, en el Gran Premio de Inglaterra.

"Frank me prometió un buen motor para Hockenheim"

De Carlos Reutemann el día anterior a correrse ese Grand Prix. En carrera quedó fuera de la misma por rotura de motor.

Corsa, 11 de agosto de 1981

"Estoy solo en la lucha por el título. Parece que no quisieran que yo gane el campeonato. Hubo casos similares en Ferrari en 1974, donde en la última carrera le dieron todo el apoyo a Lauda en lugar de Regazzoni, que era el que tenía más puntos y al final ganó Fittipaldi."

De Reutemann, después de Alemania

Corsa 18 de agosto de 1981

"Para mí el resultado del campeonato se va a jugar en un 50 por ciento en el aspecto técnico y en un 50 por ciento por el resultado de los neumáticos. Técnicamente el Brabham está por encima de nuestro chasis desde hace justo un año. En el segundo punto habría que considerar el clima en cada carrera." Reutemann analizando sus chances y las de Piquet para el campeonato.

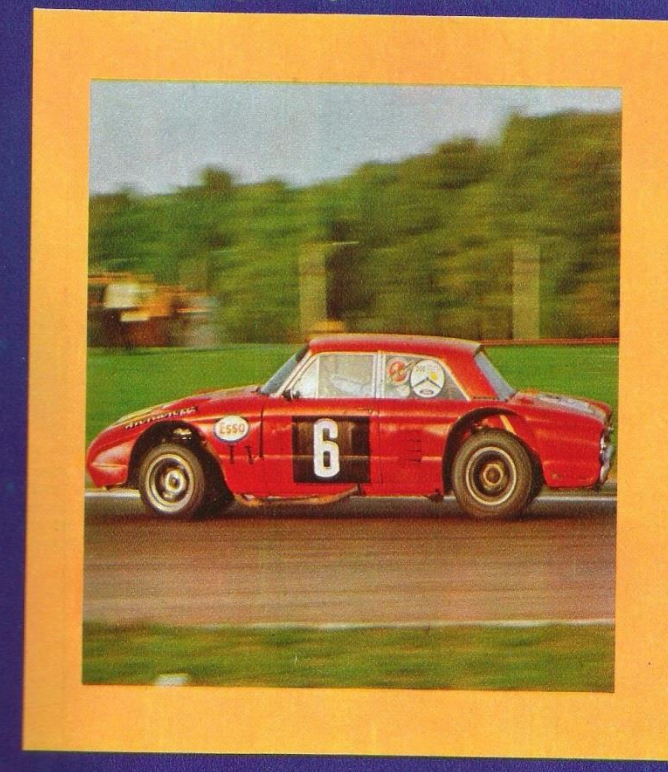
Corsa, 26 de agosto de 1981

"En parte fue culpa mía porque yo ya estaba cansado, dos vueltas antes en una curva del fondo, Laffite me tapó y me obligó a tirarme al pasto a gran velocidad. Perdí 50 metros y lo volví a alcanzar en dos vueltas. No había otra forma de pasarlo y al fin quería hacerlo de cualquier modo. En el accidente Laffite se tiró un poco para adentro."

Reutemann comentando su toque con Laffite en Holanda, Corsa, 8 de septiembre de 1981

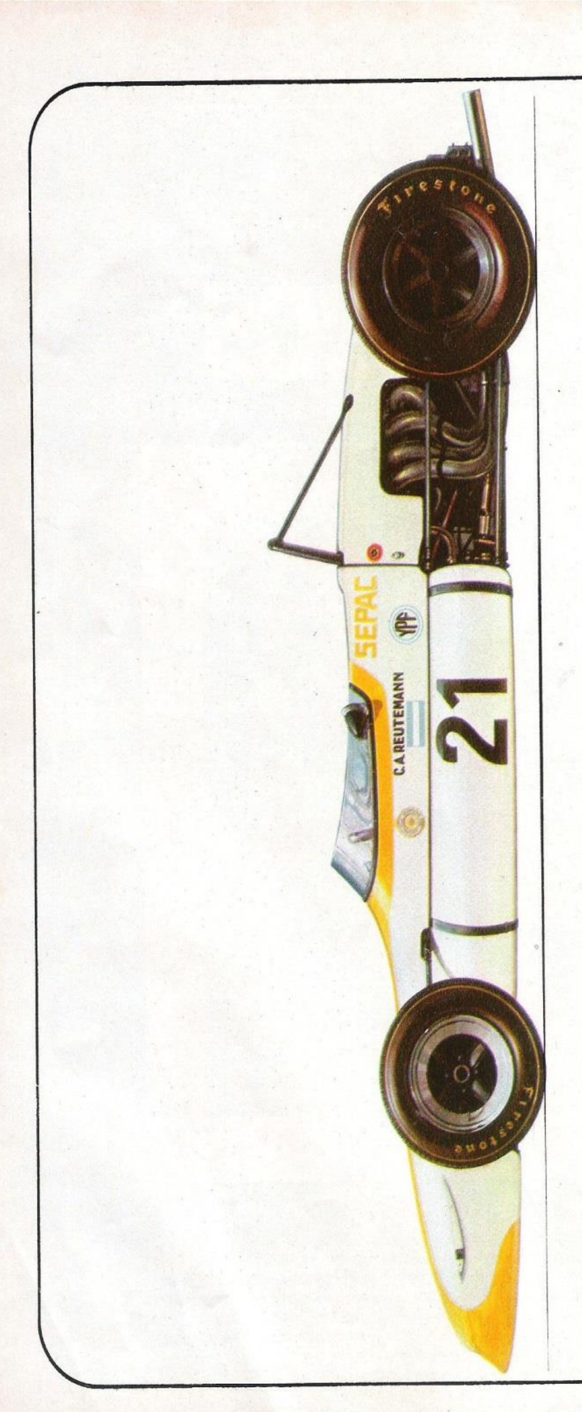
TODOS SUS AUTOS

Producción gráfica: Bergandí & Cademartori S.A.



A partir de esta página desfilarán en el recuerdo los autos que acompañaron a Reutemann en toda su trayectoria, desde sus comienzos en el automovilismo hasta su última batalla por el Campeonato Mundial de Conductores. Algunos hacen evocar momentos muy felices. Otros nos recuerdan horas de desazón. En todo caso, como se verá, este desfile no hace más que subrayar —en el rescate de formas y colores— los diversos matices de una campaña dilatada y fructífera como pocas

Brabham BT-30 Ford

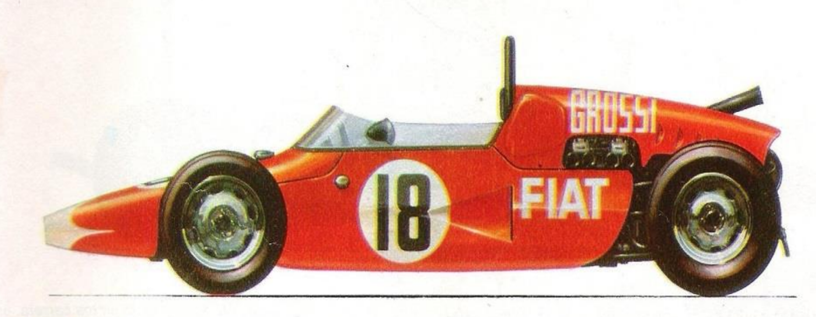




BERLINA FIAT 1500. *El 30 de mayo de 1965, mientras Jim Clark ganaba las 500 Millas de Indianápolis, Carlos Reutemann corría la primera carrera de su vida con una berlina 1500 en La Cumbre. Allí abandonó, pero cuarenta días después, en Carlos Paz, ganó en su segunda presentación, transformándose inmediatamente en una de las figuras más promisorias de aquella época.*



COUPE FIAT 1500. *Después de darse a conocer bajo la tutela de los hermanos Grossi, Lole tuvo acceso a formar parte del equipo de la Comisión de Concesionarios, y a las facherísimas coupés rojas con el escudo y la bandera a cuadros en la puerta. En total, entre la berlina y la coupé, ganó catorce carreras marca en Turismo Mejorado Grupo Dos, entre ellas la Vuelta del Noroeste 1966, en tres etapas, de las que ganó dos, y el Gran premio de la Montaña de 1968, en dos etapas, de Carlos Paz a Mina Clavero y vuelta.*



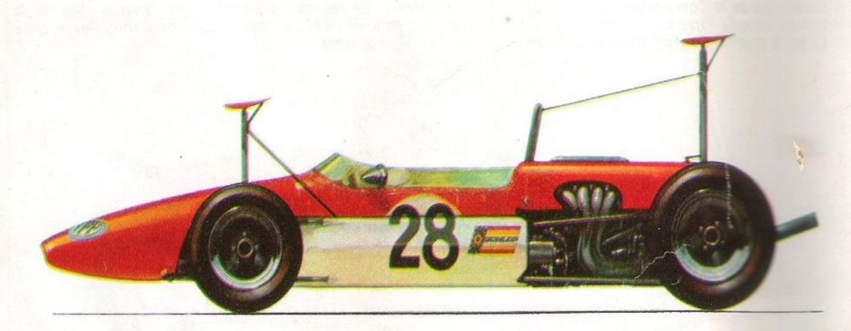
DE TOMASO - FIAT. *También con el apoyo de Carlos y Américo Grossi, Reutemann entró al mundo de los monopostos piloteando este —por entonces— revolucionario De Tomaso-Fiat. Sin velocidad para vérselas mano a mano con los F1, salió 5º y 6º en las 500 Millas de Rafaela de los años '66 y '67, en ambos casos gracias a una regularidad impresionante. Aquel autito parecía circular por el riel paralelo a la pista...*



FALCON TC. *En 1968, tras la aparición de algunos prototipos de singulares performances, el Turismo de Carretera atraía multitudes y convocaba a los mejores conductores del momento. Lole ingresó al TC piloteando un peculiar Falcon angostado, similar al usado con éxito por Carmelo Galbato, y ganando una serie en el Audódromo el día de su debut. Sin embargo, a pesar de tan auspicioso comienzo, el triunfo no se repitió con esta simpática máquina.*

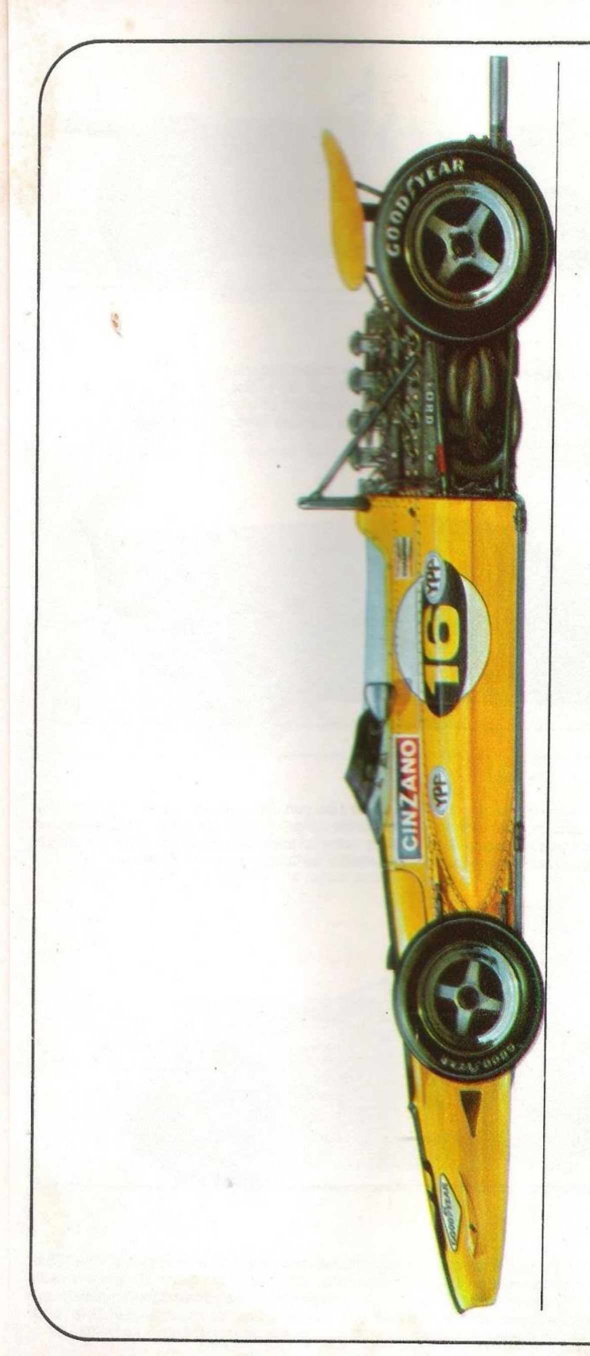


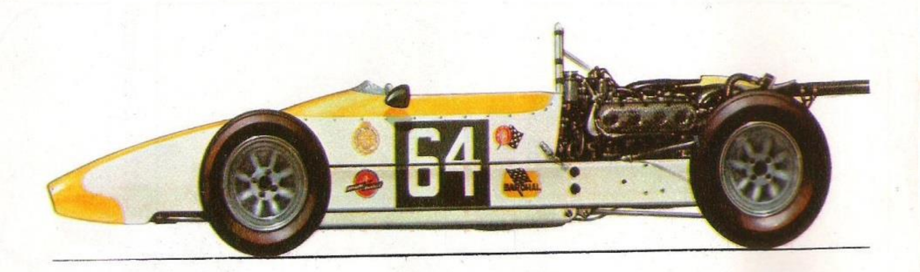
HUAYRA - FORD. *Cuando Reutemann tuvo acceso a un verdadero prototipo nacional temblaron unas cuantas estanterías. Los Huayra de Heriberto Pronello —una belleza para lo que permitía el reglamento— eran rapidísimos, y el Lole los hizo caminar muy fuerte. Pero cierta falta de confiabilidad impidió que ganara carreras: apenas una serie en el Cabalén, en una prueba que lo vio octavo por suma de tiempos.*



BRABHAM BT-23 FORD. *En diciembre de 1968 se organizó una Temporada de F2 internacional, con dos carreras en Buenos Aires, una en el Cabalén y una en el Zonda. A pesar de ser el más promisorio de los argentinos convocados, se le adjudicó un Tecno del equipo Ron Harris sin ninguna chance de buena figuración. Recién en la última carrera, en el Autódromo, Lole reemplazó a Copello en este Brabham, y aunque abandonó, demostró sin lugar a dudas sus sobresalientes aptitudes para la conducción de monoplazas.*

McLaren M7C Cosworth

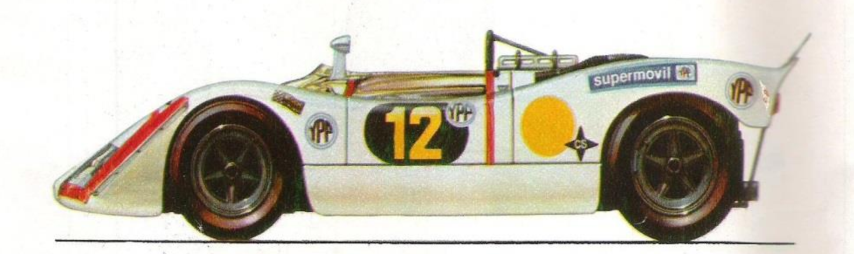




BWA - FIAT. *El automovilismo grande de este país estaba orientado hacia el TC y los prototipos, pero el joven Reutemann sintió que en los monopostos estaba su verdad, y sin que muchos lo entendieran muy bien, pareció mostrar más interés en sus actividades en la débil F2 nacional que en las categorías más populares. Con el "Biguá", como se rebautizó a este chasis importado por el ACA, corrió ocho carreras en 1969, de las cuales —haciendo los deberes— ganó seis, salió segundo en una y abandonó en la restante. Era un placer ver con qué fervor se entregaba al manejo de aquel auto...*



LOLA T70 MK III - CHEVROLET. *Enero de 1970. Una nueva edición de los 1000 kilómetros de la Ciudad de Buenos Aires, y otra vez Reutemann pierde en el reparto de butacas ante figuras nacionales más populares y taquilleras. Le tocó compartir este Lola con Jackie Oliver, quien no se presentó en buena forma física, y decididamente indispuesto, no estuvo para nada a tono con el piloto local. Un magro undécimo puesto fue lo que pudieron cosechar.*



PORSCHE 908. *Para las 200 Millas corridas una semana después como revancha de los 1000 kilómetros, Lole se había emperrado en conseguir un Porsche. El y un hombre de CORSA como intérprete se lanzaron a la búsqueda de un asiento disponible, y tras cierta peregrinación por otros boxes, terminaron despertando el interés de Alex Soler Roig. El español expuso sus condiciones y finalmente cedió el auto —que había compartido con Jochen Rindt siete días antes— a una nueva dupla compuesta por Lole y De Bagration. Fueron sextos en una actuación pareja.*



BRABHAM BT-30 FORD. *En 1970 se produjo la proyección internacional de Carlos Reutemann. Un equipo formado por el ACA fue a Europa, a presentarse en el campeoanto de F2 utilizando unidades Brabham BT-30. El debut en Hockenheim fue explosivo. Lole punteó varias vueltas, lo tiró al diablo al mismísimo Rindt, provocando su furia, y en término de horas estaba en boca de todos. Aunque no ganó una carrera, en 1970 se afianzó en aquel ambiente, aprovechando su aparentemente improductivo entrenamiento previo en monoplaza.*

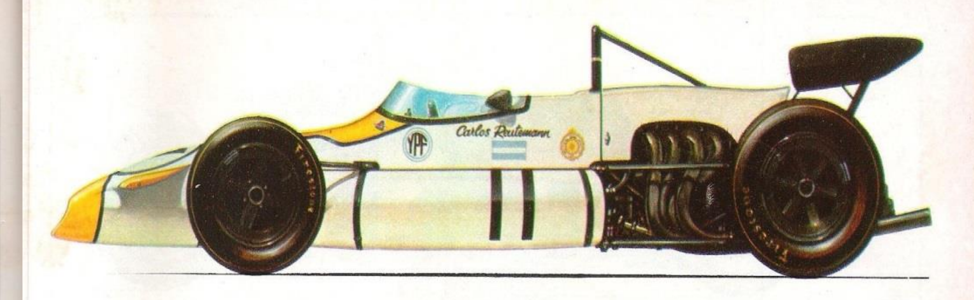


PORSCHE 917. *En los 1000 kilómetros de Buenos Aires de 1971, Reutemann formó parte de lo que pudo ser una pareja memorable con Emerson Fittipaldi. La fórmula prometía, pero en rigor la máquina nunca estuvo a la altura de las circunstancias. Aquella vez figuraron muy atrás (decimosextos, según las planillas), y después ya nunca volvieron a correr en pareja.*

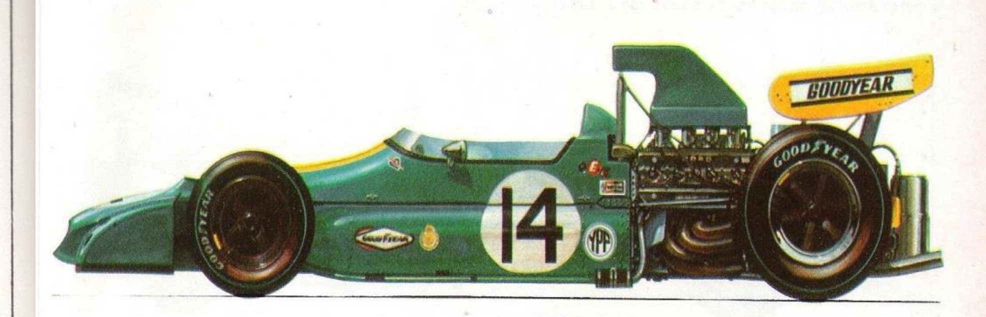


McLAREN M7C - COSWORTH. *En la misma temporada se realizó una carrera de F1 sin puntos, previa a la recuperación del status puntable de nuestro Gran Premio. Allí el Lole tomó contacto por primera vez con un Fórmula Uno, para el caso un McLaren traído por Joakim Bonnier y cedido a último momento ante el interés local. La actuación del santafesino fue memorable, consiguiendo el tercer puesto con un manejo veloz, seguro y consistente. El futuro se volvía previsible.*

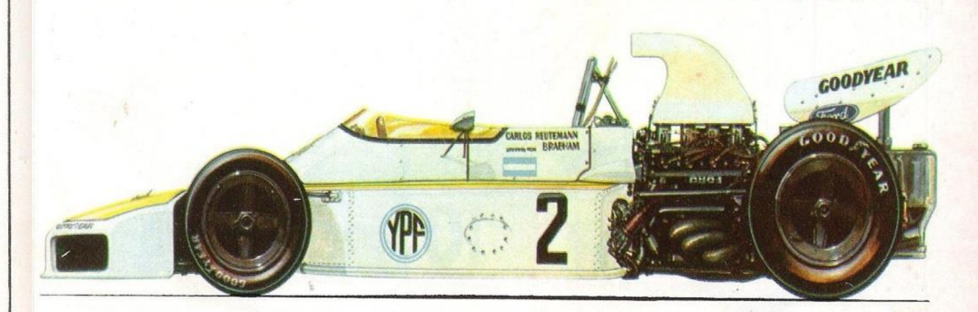
Brabham BT-44 Cosworth



BRABHAM BT-36 FORD. *En agosto de 1971, mientras Lole hacía muy buen papel en su segundo año en F2, se produjo el reemplazo de los BT-30 por los nuevos y demorados BT-36. Con esta nueva arma ganó su primera carrera en Hockenheim, sin puntos, y se afirmó como pretendiente al título, perdiéndolo sobre el remate frente a Ronnie Peterson. Como premio consuelo, ganó luego un petit campeonato en Sudamérica, al que concurrió la troupe del Euro F2.*



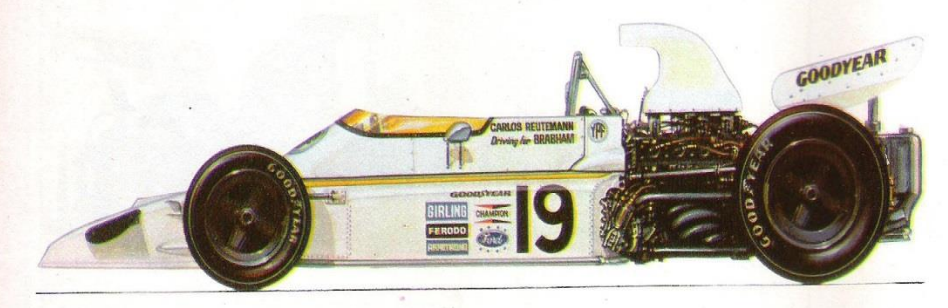
BRABHAM BT-33 COSWORTH. *Un segundo debut de Reutemann en F1 se produjo en Brands Hatch, a fines de 1971, con motivo de disputarse la Carrera de los Campeones en honor de Jackie Stewart. Marchaba noveno cuando la prueba concluyó abruptamente al producirse el accidente que costó la vida a Jo Siffert. La participación del argentino en el Mundial del '72 era por entonces casi un hecho.*



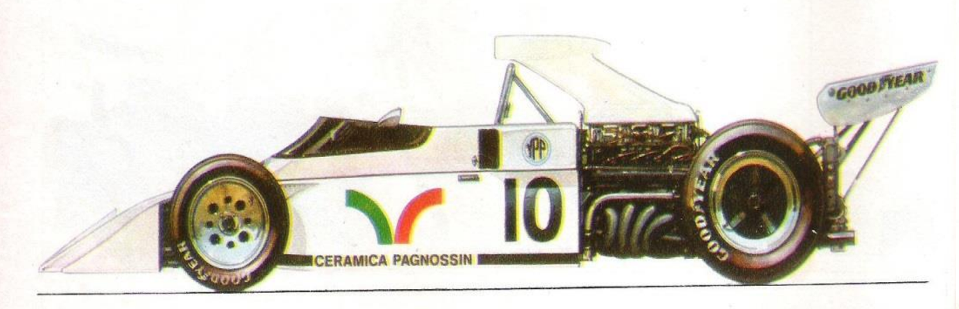
BRABHAM BT-34 COSWORTH. *En efecto, con la reaparición del Gran Premio de Argentina en el calendario se produjo el ingreso de Lole al equipo Brabham de F1. Con un BT-34 que no había descollado para nada en la temporada anterior, provocó una conmoción al obtener la pole-position en su primera carrera puntable. Ante el delirio del público, siguió a Jackie Stewart durante los primeros tramos de la carrera, deteniéndose luego para un cambio de gomas. Al final fue séptimo, pero ya había ingresado definitivamente a la categoría máxima.*



BRABHAM BT-38 FORD. *Este fue el último F2 que manejó. Fue en 1972 y alternando sus presentaciones en F2 y F1, lo que acaso parezca implicar un cierto desinterés en aquélla ante las nuevas exigencia que le planteaba la clase mayor. Lo cierto es que el BT-38 era un auto distinto, en el que la marca Brabham no continuaba la evolución de sus conservadores modelos anteriores, prefiriendo internarse en caminos nuevos. Este chasis nunca se mostró a la altura de otros de marcas rivales. Acaso fue por eso que Lole perdió efectividad y presencia en un Euro F2 que en los papeles era suyo por decreto.*



BRABHAM BT-37 COSWORTH. *Después de tres presentaciones con el BT-34, Reutemann estrenó el nuevo Brabham BT-37 y entró en un período de adaptación a la Fórmula Uno. Muchos abandonos y muchos puestos fuera de los puntos caracterizaron a esta etapa de su campaña, en la que solamente una vez Lole terminó bien. Fue en Canadá, cuando se corría en Mosport. Allí fue cuarto, lo mejor que pudo hacer con esta máquina de prestaciones apenas discretas.*



BRABHAM BT-42 COSWORTH. *La aparición de este modelo de concepción mucho más moderna, marcó el ingreso de Gordon Murray a MRD, y el retorno de Brabham a un nivel más competitivo. Reutemann estuvo a punto de imponerse en Montjuich, y visitó un par de veces el podio al clasificarse 3º en Francia y en Estados Unidos. Estos y otros puestos puntables más durante 1973 anunciaban que los mejores días de la unión Reutemann-Brabham estaban cada vez más cerca.*



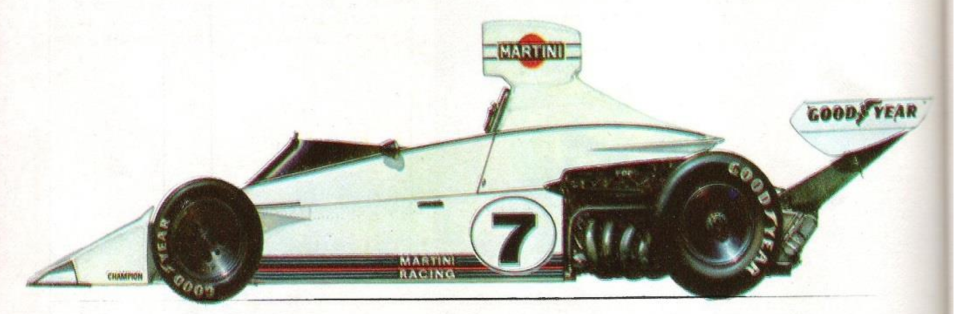
Ferrari 312 T3



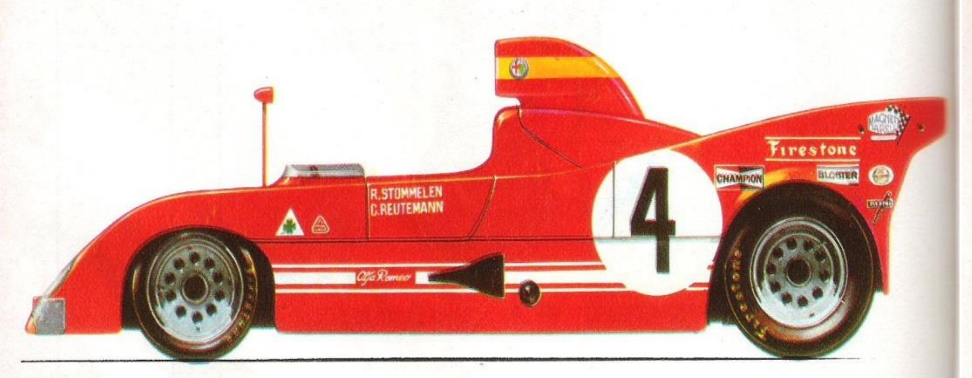
FERRARI 312 PB. *Entretanto, algunas actividades paralelas tenían ocupado al Reutemann de aquellos días. Alternando con los monopostos corrió carreras de Sport Prototipos haciendo pareja con Tim Schenken en un primer acercamiento a la Scudería Ferrari.*

Con la Ferrari 312 PB consiguieron un par de segundos puestos en Vallelunga y Monza, abandonado en las pruebas restantes.

El gran rival era el recordado Matra 670.



BRABHAM BT-44 COSWORTH. *Llegó entonces 1974 y con él la aparición del BT-44. Un auto con un potencial fantástico, que acaso no llegó nunca a luchar por el campeonato a causa de la falta de fogueo del equipo que lo atendía. Con el BT-44 Reutemann protagonizó una escapada espectacular en Buenos Aires, aquel memorable día de la toma dinámica rota, y ganó sus cuatro primeras carreras. Sudáfrica, Austria, U.S.A., y en 1975 Alemania. En el dibujo, con los colores de Martini, usados en el '75.*



ALFA ROMEO 33 TT12. *Nuevamente en 1974, Lole alternó biplazas con F1, y esta vez fue a modo de aproximación a la marca, corriendo en pareja con Rolf Stommelen unas carreras para Alfa Romeo.*
Por aquellos días habían comenzado las charlas para un proyecto conjunto para F1 entre Brabham y Alfa, pensando en usar el motor italiano en un chasis inglés. Otros dos segundos puestos, esta vez en Nürburgring e Imola, fueron sus mejores resultados en esta nueva aparición en pruebas de largo aliento.



BRABHAM BT-45 ALFA ROMEO. *Este auto era esperado como el único capaz de hacer frente a las entonces dominantes Ferrari. Se hablaba de potencias siderales, y se confiaba que Murray iba a alistar un chasis a tono. Sin embargo el debut del BT-45 fue un fiasco, y para cuando se empezaron a ver algunos resultados más prometedores, la relación de Reutemann con el equipo ya había hecho crisis. Antes de fin de temporada, se lo confirmaba como hombre de Ferrari.*



FERRARI 312 T2. *El debut del argentino en Ferrari se produjo en el mismo año '76, en Monza, en coincidencia con la reaparición de Niki Lauda tras su accidente de Nürburgring. A pesar de la prometedora situación, y de ganar en Brasil a principios del '77, Lole fue eclipsado por Lauda en el resto del campeonato, siendo el austríaco el ganador del mismo.*

FERRARI 312 T3. *En 1978, y todavía con la T2, Reutemann ganó nuevamente en Brasil, empalmando luego tres victorias más a lo largo del certamen con la nueva T3, en Long Beach, Brands Hatch y Watkins Glen. Con esos cuatro triunfos y algunas otras buenas clasificaciones podría haber aspirado al título de aquel año, pero simultáneamente había aparecido el Lotus 79, una verdadera máquina de ganar, y el título fue para Andretti sin discusión alguna.*







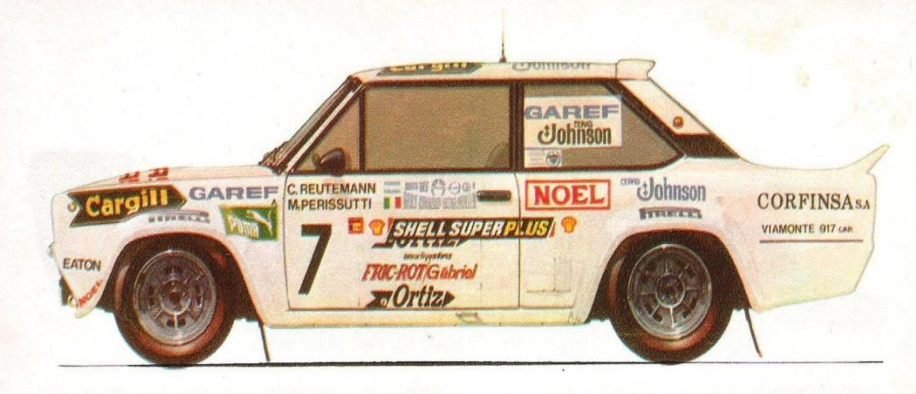
LOTUS 79 COSWORTH. *Desvinculado finalmente de Ferrari a raíz de ciertas desinteligencias que fueron minando la relación, Reutemann pasó con enormes esperanzas a Lotus. Todo el mundo pensó que esta vez tenía a su disposición una inmejorable oportunidad para aspirar al título, sin sospechar que, a pesar de figurar muy honrosamente en varias carreras, el santafesino no ganaría una sola en todo 1979.*



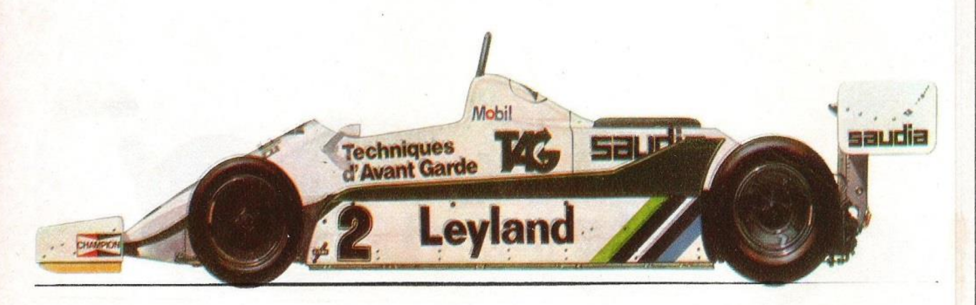
WILLIAMS FW07 COSWORTH. *Se negoció entonces el pase a Williams para la temporada 1980, no sin algún tira y afloja con Colin Chapman, quien no quería desprenderse aparentemente de Reutemann. Limitado por contrato a cumplir en Williams las funciones de un segundo piloto, realizó dignamente esta tarea llegando once veces en el año en puestos puntables, diez de ellas consecutivas, subiendo ocho veces al podio y ganando el Gran Premio de Mónaco.*



BMW M1. *Según un programa estructurado como complemento de las carreras de F1, después de las jornadas de clasificación de cada Grand Prix se disputaron en 1979 y 1980 una serie de carreras con autos BMW M1, en las que se pretendía confrontar a los pilotos más veloces con armas iguales. Aparte de algunos participantes estables, siempre "se invitaban" a los cinco más rápidos en la clasificación de F1, lo que llevó a Lole a participar reiteradamente y con variada suerte en este tipo de show promocional.*



FIAT 131 ABARTH. *Sorpresivamente, también en 1980, Reutemann decidió participar en la primera edición del Rally Codasur, aprovechando un intervalo en su actividad europea. Enfrentándose a verdaderos especialistas de la categoría, entre ellos el campeón Walter Röhrl, lució muy bien y no tuvo mayores dificultades para clasificarse tercero. El Fiat respondió muy bien y Lole prometió repetir.*



WILLIAMS FW07-C COSWORTH. *Tras la guerra FOCA-FISA, los autos de Fórmula Uno cambiaron apreciablemente su fisonomía para adaptarse al modificado reglamento. Alerones delanteros más grandes, acelerados estudios de nuevas formas para la parte inferior de las "alas" laterales y reiterados cambios de marca de neumáticos influyeron entre otras cosas en estas variaciones de aspecto exterior. Aquí el Williams tal como se veía cuando Lole ganó en Brasil y Bélgica, este año.*



WILLIAMS FW07-C COSWORTH. *Finalmente, el elaborado Williams de fin de temporada, que entre tropezones, recuperaciones y nuevas caídas llegó con Reutemann hasta las últimas instancias de la lucha por el campeonato. La trompa, más perfilada, parece la de un caza, escondida entre las ruedas delanteras de diámetro aumentado. Sobre el carenado —más envolvente— hay un par de tomas muy perfiladas que llevan aire a los inyectores, y en la parte inferior se ha trabajado hasta recuperar la efectividad necesaria para retener la Copa de Constructores por un año más.*



Williams FW07/C Cosworth

COLOR INOLVIDABLE

Fascinantes imágenes que habían perdido foco en nuestra memoria, y hoy retornan en todo su esplendor. A estas fotos sólo les falta música

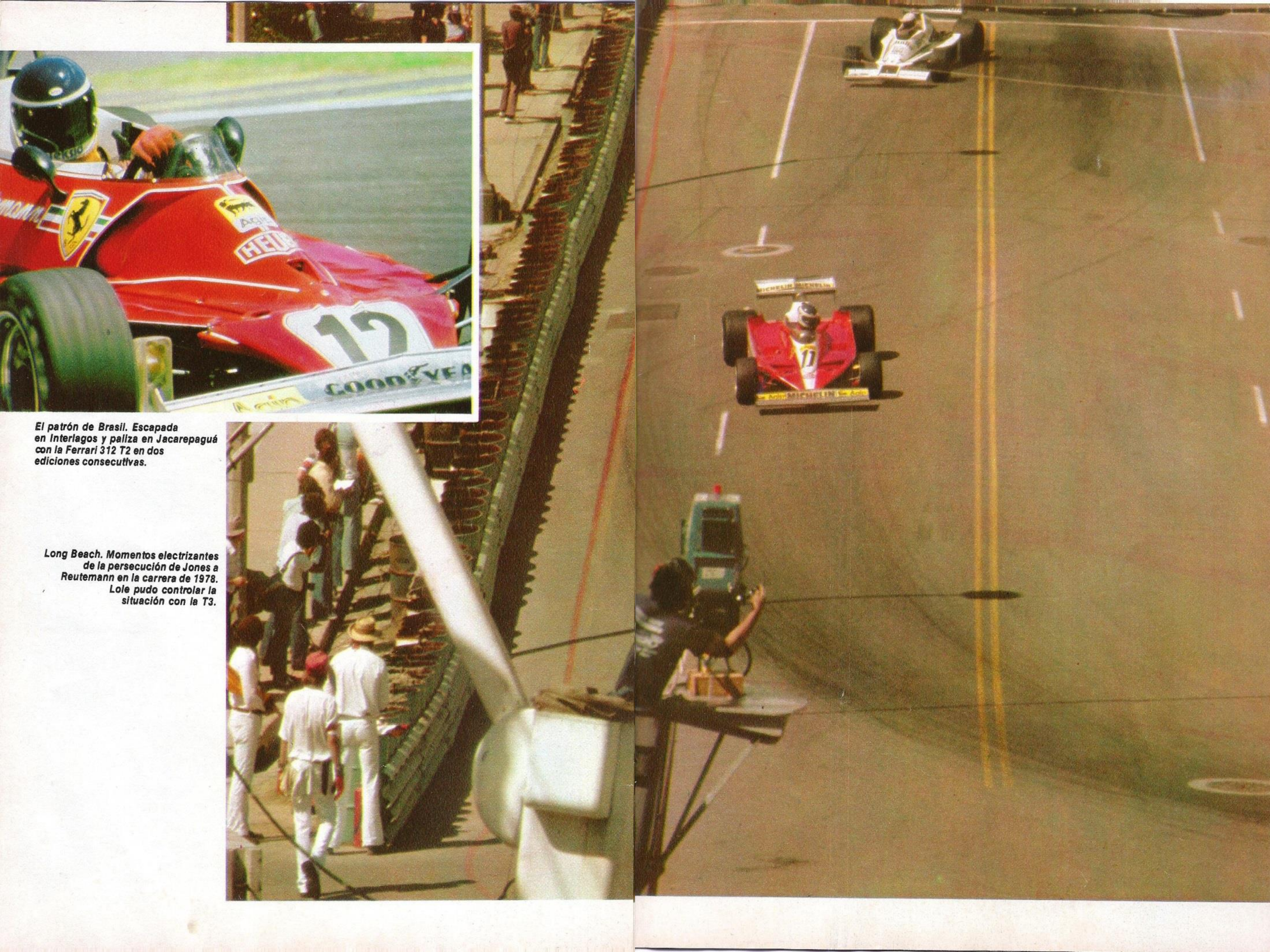


Carlos Reutemann en el McLaren M7C. El bautismo de fuego de un hombre que hoy ya suma más de cien Grandes Premios.



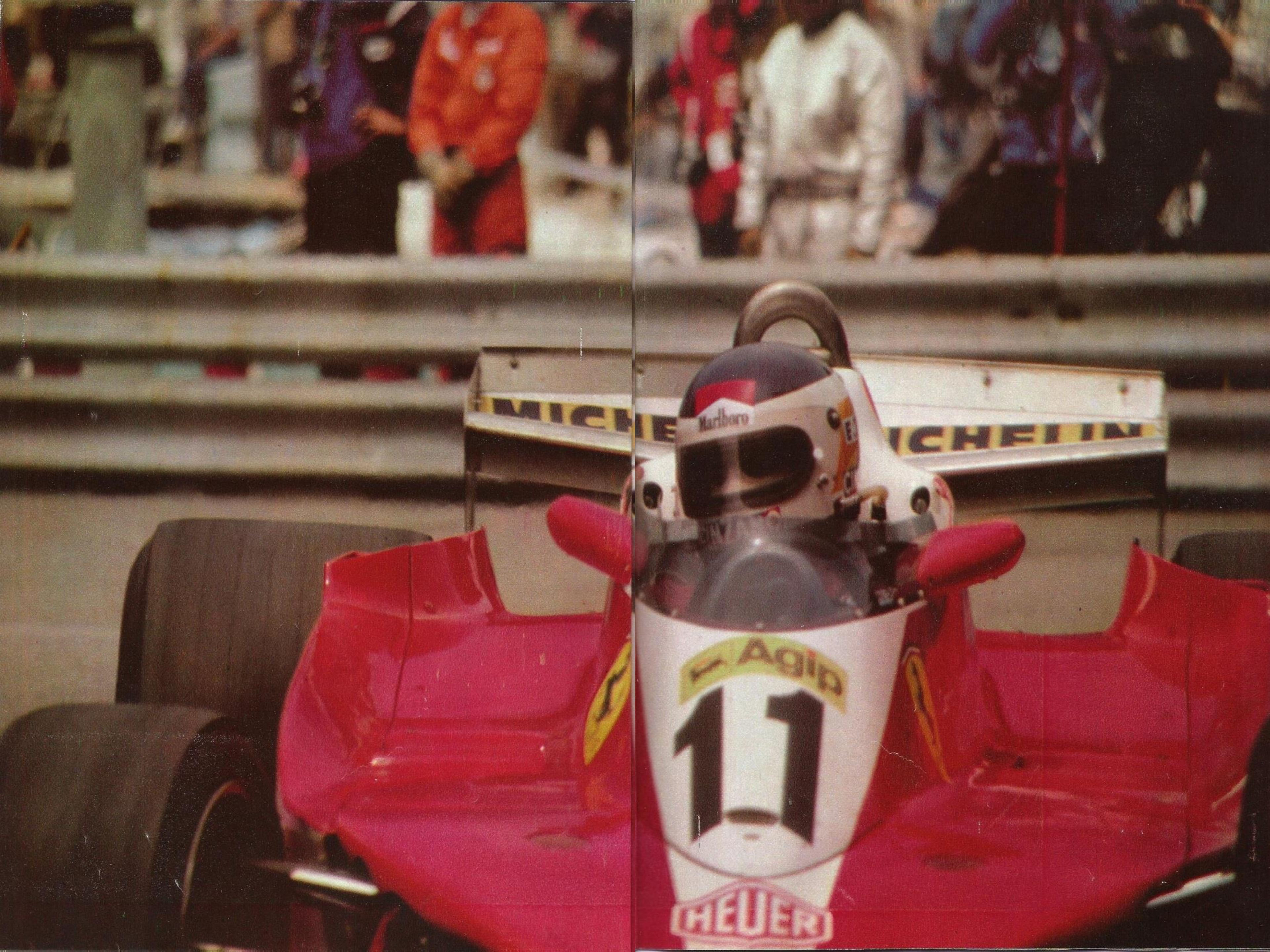
Despacito rumbo a la pole position, en el Gran Premio de Argentina de 1972. Con el dos, como Fangio, y con la tribuna en vilo...

En boxes, con Ecclestone supervisando, y luego en carrera, tras haber superado a Lauda. Kyalami 1974. Primera victoria.



El patrón de Brasil. Escapada en Interlagos y paliza en Jacarepaguá con la Ferrari 312 T2 en dos ediciones consecutivas.

Long Beach. Momentos electrizantes de la persecución de Jones a Reutemann en la carrera de 1978. Lole pudo controlar la situación con la T3.


MICHE
ICHELIN
Marlboro
Agip
11
HEUER



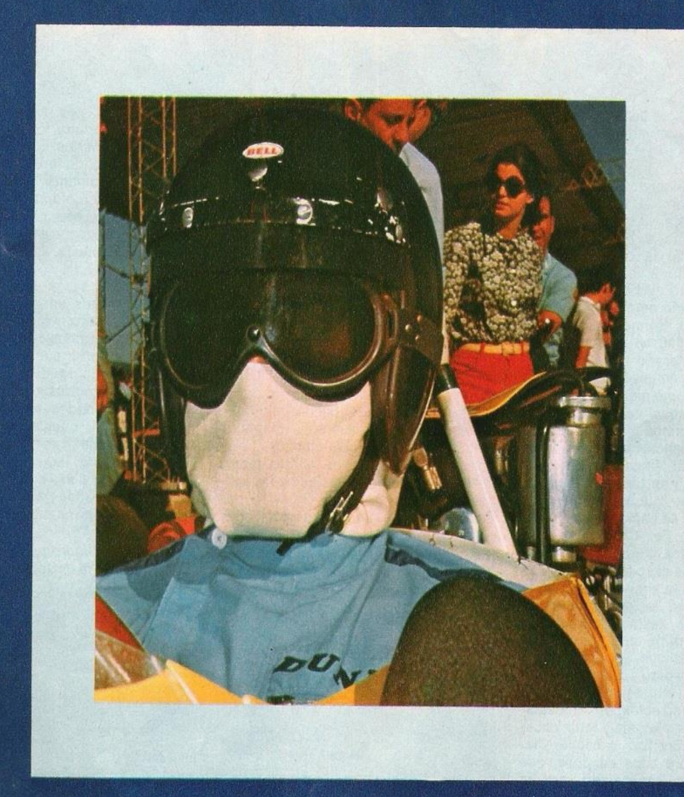
Con el trofeo, tras imponerse en el Gran Premio de Inglaterra, en Brands Hatch. Una carrera complicada, con muchos abandonos, que culminó con otro duelo entre Lauda y Reutemann, resuelto en favor del argentino.



Reutemann y Villeneuve circulando juntos en Watkins Glen. Un último triunfo para Ferrari, y todas las esperanzas puestas en Lotus para 1979. La magia, sin embargo, se había ido de los autos de Chapman.

El regreso a los primeros planos con Williams. Un impresionante record de arribos y la emoción de un triunfo muy esperado bajo la llovizna de Montecarlo. La evocación ya se mezcla con la actualidad.

SU CAMPAÑA NACIONAL



Fueron años de verdadera pasión por el automovilismo. Entre el '60 y el '70 no debemos haber pasado un domingo sin la oreja obligatoriamente pegada a la radio, escuchando como en misa alguna "Vuelta" de TC.
...Y cuando había algún Gran Premio de TC o "Standard", uno pasaba por la vereda y se podía oír la transmisión en estéreo, saliendo de cada puerta, de cada balcón... Esos años dieron figuras que hoy se recuerdan con admiración. Entre ellas estaba el Lole, y aunque nunca se hubiera ido a Europa, con lo que hizo en aquella etapa sería suficiente para considerarlo entre los mejores de su generación.

“AQUEL MUCHACHO DE HACE QUINCE AÑOS TODAVIA EXISTE...”

Todas las historias tienen un comienzo. Reutemann, obviamente, no fue la excepción. Y nadie está más capacitado que Américo Grossi como para contarnos el principio de ésta, que llevó a Reutemann al actual sitio que ocupa en el automovilismo mundial, ya que Grossi, junto a su hermano Carlos fue quien le dio la oportunidad de subirse por primera vez a un auto de carrera. Y mucho más aún.

“Creo que todo empezó cuando en 1965 Heriberto Bohnen, que corría nuestros Fiat 1500 en el campeonato de Turismo Mejorado decidió retirarse, por lo que empezamos a buscar otro piloto. Y como siempre se hablaba que éste o aquel corredor era una maravilla, decidimos buscar un jovencito sin experiencia para enseñarle todo lo que sabíamos. Mi hermano tenía un favorito en Luis Keller. Y yo, en un muchacho que estaba ganando las picadas que se hacían en la Costanera de Santa Fe. Croce, un viejo empleado nuestro, lo empezó a tratar y Reutemann —de él se trata, claro— se hizo habitué de la agencia, esperando que se le diera la oportunidad de iniciarse en esto, hasta que al cabo de una semana le di mi auto y le dije que me llevara al Parque Sur. Lo incité a que anduviera rápido y cuando lo hizo, realmente me impresionó. Doblaba por los radios correctos, frenaba encima, utilizaba bien la caja y tenía excelentes reflejos. Era fino, sensible. Claro, yo me enteré años después, que Croce le había aconsejado que se entrenara y el trazado lo conocía de memoria.

De todas formas, aún no nos habíamos puesto de acuerdo con mi hermano si debutaríamos en La Cumbre con Reutemann o Keller, por eso los llevamos a Córdoba para probarlos sobre el terreno, y nosotros nos escondimos en una curva determinada (una “ese” en bajada que había después de Los Cocos) pero ellos no sabían en qué lugar del circuito estaríamos. Primero pasó Keller, y aunque lo hizo velozmente, desaceleró al acomodar el auto para pisar nuevamente. Reutemann, en cambio, venía bajando a fondo y así como venía dobló la ese y se fue. Eso decidió nuestra elección.

En La Cumbre —1965— fue el debut de Carlos Reutemann. Pero abandonó enseguida al romperse un caño de lubricación. La siguiente fue en Carlos Paz. Llegó con el 2-CV de su padre unos días antes y se puso a recorrer todo el trazado nuevamente. Cuando llegaron los hermanos Grossi, Lole había marcado las piedras en algunas curvas y tenía una hoja de ruta de las partes más difíciles. Recordemos que en aquel momento eso era sumamente extraño, y que no había muchos que se tomaran el trabajo de anotar tantas referencias. **“Apenas bajamos las valijas, —cuenta Américo Grossi— nos fuimos con Reutemann a recorrer el circuito y él nos iba cantando las curvas una por una, y el cambio en que había que tomarlas, con una seguridad increíble. Cuando terminamos, mi hermano me comentó que estábamos ante un piloto diplomado en la universidad. Desde ese momento, Reutemann tuvo un lugar en nuestro equipo. Unos días después, ganaba su primera carrera.**

Desde allí sabía que teníamos en nuestras manos un piloto que podía apuntar muy alto, y que todo el trabajo que nos tomáramos con él no iba a ser en vano. Anteriormente se había criado en el campo, ayudando a su padre a unos 40 kilómetros de Santa Fe. No tenía posibilidades económicas para correr por su cuenta, aunque estoy seguro que mientras manejaba el tractor, soñaba con llegar a ser un piloto internacional, y ese sueño no lo abandonó jamás. Cada paso que dio en su campaña, al principio con nosotros y después, lo hizo con la mente puesta en ese objetivo. Hubo épocas muy difíciles, que no todo el mundo conoce, cuando corría en el equipo del Automóvil Club en la Fórmula Dos Europea. Me acuerdo una vez, que volvió a la Argentina muy desalentado y con el dinero justísimo. Llegó a la agencia y nos pusimos a charlar. En esa época, el automovilismo nacional estaba en una circunstancia floreciente donde Reutemann podría haber ganado mucho dinero corriendo en Sport Prototipo aquí, y él lo sabía, a la vez que estaba tremendamente desalentado por las dificultades en Europa. Pero le dije: “si querés llegar a ser un piloto de primera línea, ésas son las dificultades por las que tenés que pasar. El precio que debés pagar. No necesitó más. Y volvió a Europa. Creo que esto pinta claramente cómo encaró todo. Siempre con la mira puesta en su sueño.

*Reutemann en acción con la berlina de los Grossi, en el Autódromo. “...**Mi hermano me comentó que estábamos ante un piloto diplomado en la universidad.**”*





*Don Américo Grossi, hoy. “**Ese Reutemann de hace quince años no ha desaparecido. Simplemente, aparece cuando las circunstancias así lo permiten.**”*

Fue Américo Grossi quien le dio a Reutemann la oportunidad de iniciarse en el automovilismo. Fue él quien lo guió en sus primeros pasos. Por ello, nadie más indicado que él para comentarnos aquellos tiempos, y cómo nació esa relación que se mantiene hasta ahora

Actualmente, cuando viene a Santa Fe, está en casa todos los días, pero aquel muchacho tímido e introvertido —recuerde que proviene de una familia de campo de ascendencia alemana—, sólo surge cuando ya se aclimató nuevamente, ya que por lo general llega endurecido y tenso. Y no es para menos. Las presiones que se deben soportar en la Fórmula Uno son enormes, y el trato con gente como Bernie Ecclestone cambia a cualquiera. Sin embargo, cuando se relaja y tranquiliza, vuelve a ser ese jovencito que empezó hace algunos años, con la misma alegría y espontaneidad que le conocimos. Mi hija, que a veces pasa sus vacaciones con ellos en Europa, me comenta que Carlos a veces toma un auto y cuando pisa el ripio se divierte como un pibe, de la misma manera que lo hacía hace 15 años. Ese Reutemann, por lo tanto, no ha desaparecido. Simplemente, aparece cuando las circunstancias así lo permiten.

"... Con el 201, Carlos Reuschmann ..."

Casquito Les Leston, guantecitos bien pitucos, lentes ahumados y el número del campeón en la puerta de la cupé... Y, sin embargo, todavía era un nombre difícil, que costaba trabajo aprender a pronunciar. Con el paso a otras categorías fue ganando en popularidad, pero sin lugar a dudas su producción en Turismo fue la más memorable de las que encaró en el país, desde sus mismísimos comienzos bajo la tutela de Carlos y Américo Grossi

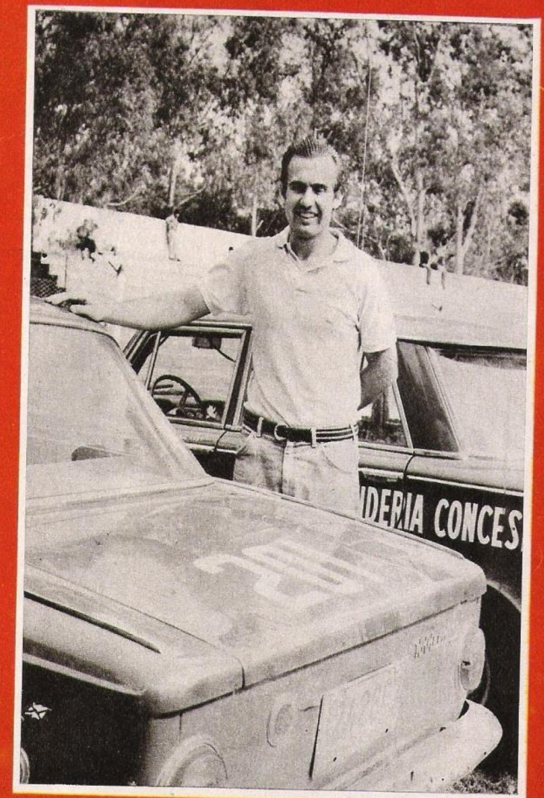
Es muy probable que si Heriberto Bohnen no se hubiera ido a vivir a México, el nombre de Carlos Reutemann fuera apenas uno más en la guía de teléfonos. Bohnen tenía muy buen trato con la gente de Fiat Grossi, de Santa Fe y Rafaela; había salido tercero en el Gran Premio de Turismo de 1964 con un auto de ellos, y como persona **"era todo un caballero"**, según el propio concepto de don Américo Grossi, de modo que nada hubiera alterado el curso de una relación duradera de no haber sido por la decisión del mismo Bohnen de dejar el país.

Puestos a reemplazarlo (por entonces no había fallecido Carlos Grossi) los concesionarios santafesinos decidieron no apelar a ningún nombre conocido, y sí, en cambio, buscar algún muchacho de la zona que tuviera condiciones, se hiciera con ellos y, en cierta forma, permitiera evidenciar con mayor lucimiento la calidad de preparación del auto.

Carlos Grossi había puesto los ojos en Luis Keller, mientras que, por comentarios escuchados a un cliente de la agencia, se contactó a Reutemann, de quien hasta el momento sólo se sabía que era uno de los pibes que ganaba muy seguido en las picadas de la Costanera de Santa Fe.

Un montón de circunstancias permitieron a Reutemann ser finalmente el hombre elegido por los Grossi para llevar adelante sus planes. De entre ellas podemos rescatar literalmente un relato que don Américo le hizo el Colorado Figueras hace ya siete años, en el que nos contaba cómo con su hermano Carlos habían decidido observar en acción a ambos candidatos:

"Ellos no sabían donde nos íbamos a ubicar. Elegimos una ese en bajada que hay después de Los Cocos y nos escondimos entre los matorrales. Lo más importante era escucharlos, oír si levantaban o no. Primero pasó Keller,



Remera Lacoste, cinto tejido en los jeans bien fajados, peinadito a la cachetada, este Lole de 24 abriles posaba sonriente entre su cupé, la 201, y una berlina de la Comisión de Concesionarios Fiat.



Con la punta de los dedos, sin trabar el auto, llevando a la berlina de Fiat Grossi hasta el segundo puesto en la general en una carrera organizada por la A. A. A. S. en 1966 en el Autódromo.

y si bien entró fuerte, desaceleró al acomodar el auto, para pisar nuevamente. Para colmo, en ese lugar se juntaba ripio sobre el pavimento y se hacía difícil llevar el coche. Al rato apareció Reutemann; venía bajando a fondo y así como venía dobló la ese, corrigió la trayectoria y se fue rumbo a San Esteban. "Anda este muchacho", me dijo mi hermano Carlos, y yo, a partir de ese momento, me quedé más tranquilo. Sabía que tenía la pasta como para ser un excelente piloto. Más tarde, Reutemann me confesaría dos cosas: una, que estaba casi seguro del lugar que yo había elegido y por eso en ese lugar entró a fondo, sin levantar un milímetro. Otra, que nunca más en su vida volvería a doblar como ese día."

El resto es historia. Su paso por la categoría dejó una huella imborrable. ...Que era el mejor en autódromos, que compensaba con método en ruta abierta, aprendiéndose todo de memoria, que marcaba las piedras, que era el único que hacía hojas de ruta, que era un purgatorio en vida para sus mecánicos, que vivía pidiéndoles cosas,... Sobre cada uno de estos temas se podría juntar material como para hacer un libro, y esto sin hablar de los proverbiales contrastes entre su carácter introvertido, bien de gringo del campo, y el desenfado casi cruel de sus mundanos pares, siempre listos para la cargada, la picardía y el defenestre.

De todas aquellas cosas, hoy algo desleídas como las mismas fotos que nos ayudan a recordarlas, queda sólo una firme, linda, digna de imitación. Si el propósito se cumplió cabalmente, solo los interesados —en su intimidad— lo saben, pero lo que sigue en pie para que cada una de las veces que una historia como ésta se repita, es la propuesta de don Américo Grossi: **"Mi principal preocupación fue hacer de él un hombre, integralmente hablando".**



Un trencito típico de la categoría, allá por 1968, en el circuito Alturas de Punilla (La Cumbre). Tirando adelante viene el Lole, y en sandwich otra cupé, la de Cachito Franco. De furgón de guarda viane el cuatro-cuatro de Norberto Castañón. Allí Reutemann fue tercero. A la izquierda, bajo la llovizna, negociando con pulcritud el faldeo veloz.

SUS PASOS POR TC Y SP

REUTEMANN YA TENIA PESO PROPIO



En aquellos lindos tiempos, cuando en una carrera en el Autódromo llegaban a largar cuarenta y pico, casi cincuenta monos... cuando desde la popu bajaba un griterío que tapaba el ruido de los motores... en aquellos lindos tiempos un pibe de Santa Fe, que parece que era un fenómeno en esas carreritas de autos standard, se mezcló con todos los capos con un Falcon angostado igualito al de Carmelo, pero colorado, y de movida no más se manejó todo.

Y eso que estaban Copello, Marincovich, Carmelo mismo, el Tuerto, Luis, Pairetti, Gastón... ¡Bordeu, con "el monito"! ... un montón de tipos que andaban muy, muy fuerte... mirá que esto no es Turismo Mejorado.

...No. Si este gringo de la chacra se las puchereaba para andar a la par de todos esos monstruos, y encima, de ganarles una serie, es porque era una cosa serial...

El Lole adelante con el angostado, perseguido por un Numa de Ruesch, con el clásico "televisor" en el techo, para llegar legalmente tapados, prerreado a la altura reglamentaria. Más atrás, medio tapados Bordeu, el hombre de Balcarce, con la Coloradita Mk II y Rubén Roux con la Negrita de Monte Grande.

En el año 1968, la figura de Reutemann era respetada y considerada por todo el ambiente de nuestro país. Porque a pesar de ser únicamente hombre del entonces Turismo Mejorado G-2, se lo conocía como un piloto profesional, que esperaba vivir del automovilismo, porque a él le dedicaba ya en aquel tiempo, lo mejor de su vida. Conceptualmente, Reutemann era sumamente estudioso, serio, con un gran sentido profesional y un trabajador del automovilismo. Nada dejaba sin ensayar y cada paso que daba, o cada competencia que corría, lo hacía sabiendo de antemano cuáles eran sus posibilidades, las de su máquina, las de sus rivales y los puntos flojos o importantes de cada adversario. Por eso, no sorprendió su contratación a mediados de 1968 como piloto oficial Ford, incorporándose al equipo de Turismo Carretera, en la época de los discutidos Falcon angostados.

Pero por encima de su contratación, en un equipo de primer nivel, Reutemann declaraba conscientemente su verdadera vocación al mismo tiempo que anunciaba, y no por primera vez, su constante preocupación por el automovilismo internacional, ya que después de su debut en TC (28-7-68; 4º puesto en el Autódromo), declaraba en una nota de CORSA: **"Sinceramente, creo que en la actualidad, el auto más completo de TC es el Dodge, pero yo me decidí por Ford. El Falcon, personalmente no me agrada, no es el tipo de auto que me guste. Pero como mi idea es ir a correr a Europa, el mejor contacto que puedo tener en la actualidad, és estando en Ford. Fijate en F-1, casi todas las carreras del año las ganó un motor Cosworth y en SP también ganan con el GT-40. El automovilismo para mí es un fin, y este paso es muy importante".**

Luego de su debut en TC, y a pesar que los resultados no fueron gran cosa, porque en ese momento los Falcon angostados no estaban a la altura de los autos ganadores ("La Liebre" de Copello o los Chevrolet de Pairetti y Marincovich), la figura de Reutemann fue creciendo. Manejando autos de mayor potencia, que poco tenían que ver con sus aspiraciones máximas, "Lole" nunca defraudó. Y, aunque solamente haya disputado 14 carreras en TC y su mejor colocación haya sido un segundo puesto en el Premio Juan Gálvez (Autódromo de Buenos Aires, el 25 de mayo de 1969), siempre recibió la atención de un primer piloto dentro del equipo. Por esta misma razón, el 18 de mayo de ese mismo año debutó en Sport Prototipos con un Huayra-F.100 oficial del equipo de Pronello, junto a Pascualini como compañero de equipo. En esta categoría, tampoco estos autos llegaron a descollar a pesar de la potencia de sus motores. Pero igualmente, Reutemann fue mostrando sus condiciones, siendo figura de la especialidad en sólo cuatro carreras en las que intervino, logrando un octavo puesto como mejor colocación.

Resultados al margen, sus pasos por el TC y SP, fueron importantes porque evidenció ser un piloto de primera línea y un profesional capaz de incursionar en categorías superiores. Por consecuencia, no abandonó estas especialidades debido a disconformidad con los resultados logrados, si no por la buena oportunidad que se le presentó para incursionar en F-2, lo que sería el preámbulo de su posterior campaña europea.

El Lole y Picho Pascualini, aquí muy mocosos, en la época en que corrían los Huayra. A la izquierda, un sonriente Heriberto Pronello está decidiendo a cuál de los dos le va a cambiar primero los Pampers.

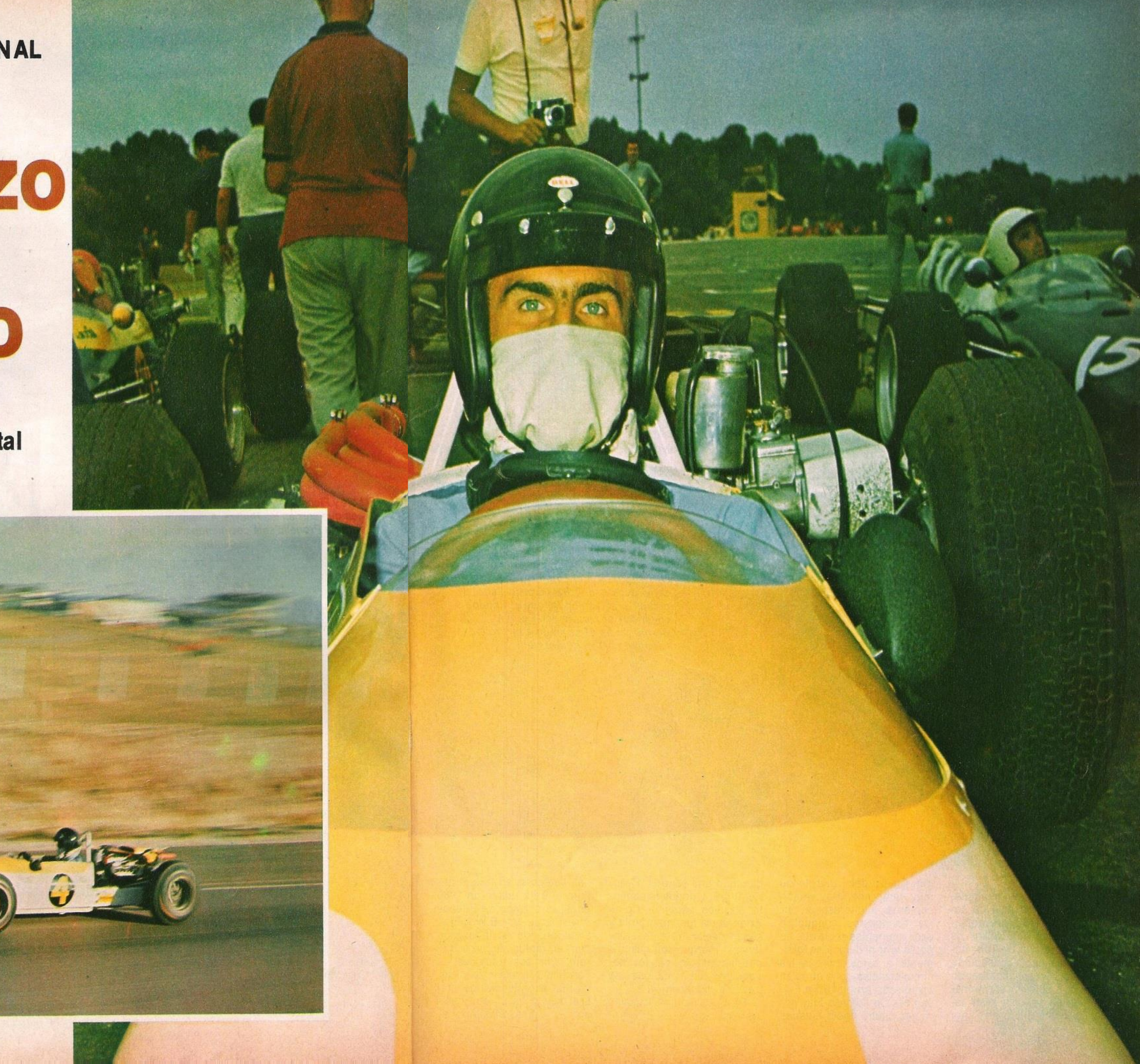


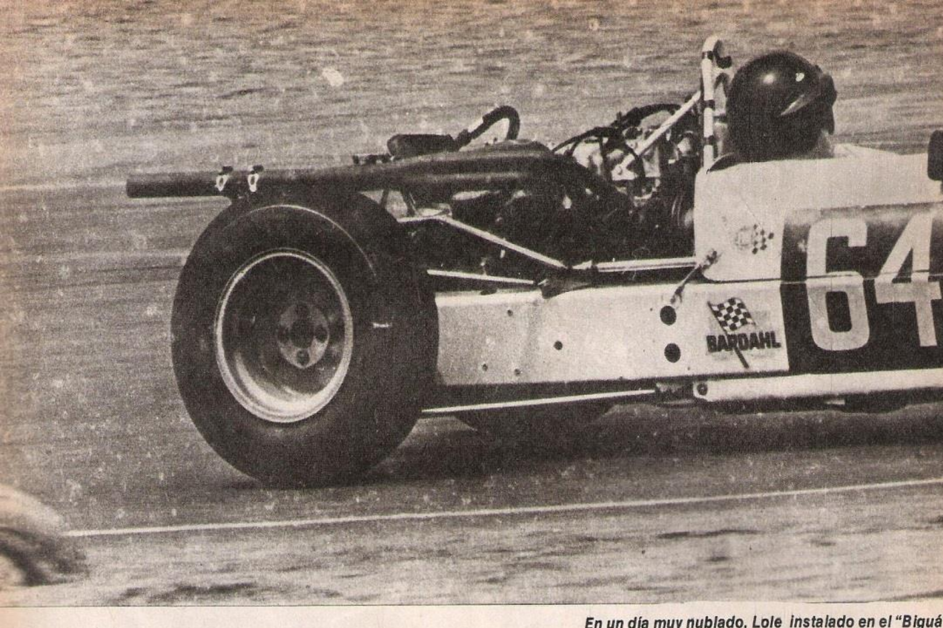
Lindo auto el Huayra. Elegante, sí, pero también aguerrido y fachoso. El Lole le pegó cada manejada de novela. Nunca ganó por esas cosas que tienen los fierros, pero se tomaba cada buque...

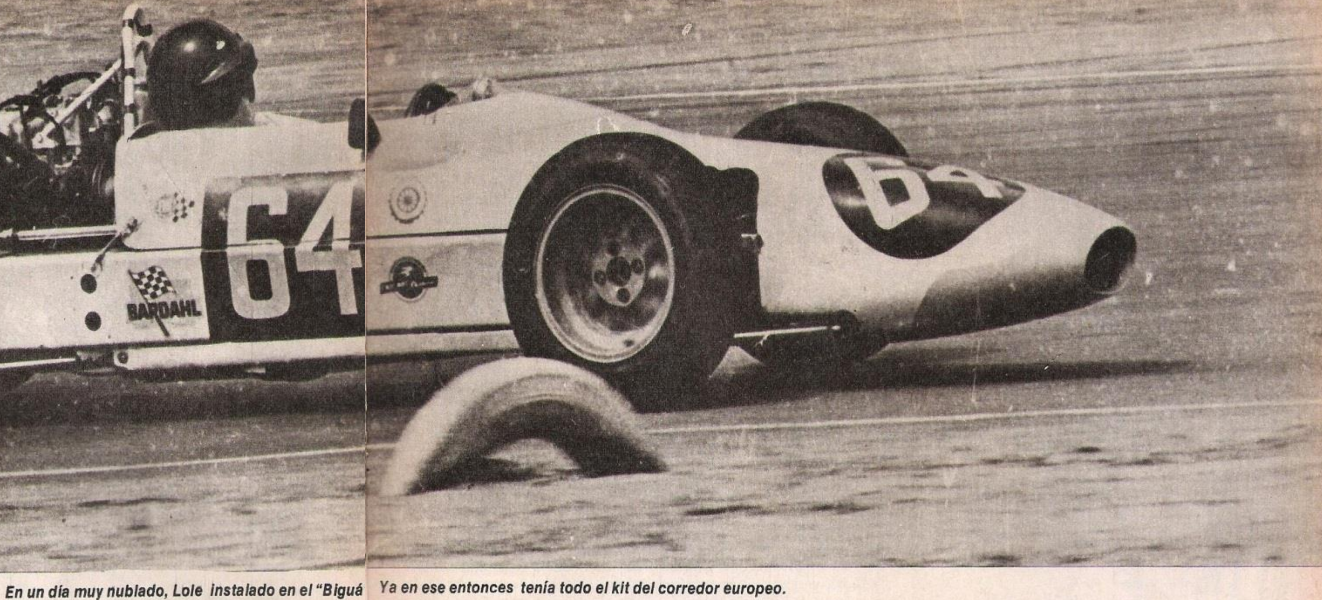
FORMULA DOS NACIONAL

EL COMIENZO DE UN CAMINO

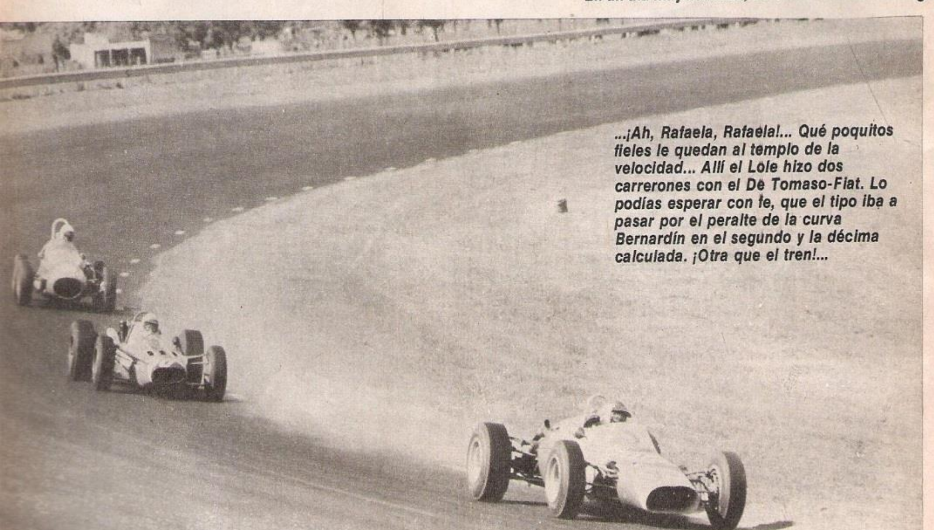
...o Reutemann hacia su definición total como piloto







En un día muy nublado, Lole instalado en el "Biguá Ya en ese entonces tenía todo el kit del corredor europeo.



...¡Ah, Rafaela, Rafaela!... Qué poquitos fieles le quedan al templo de la velocidad... Allí el Lole hizo dos carrerones con el De Tomaso-Fiat. Lo podías esperar con fe, que el tipo iba a pasar por el peralte de la curva Bernardín en el segundo y la décima calculada. ¡Otra que el tren!...



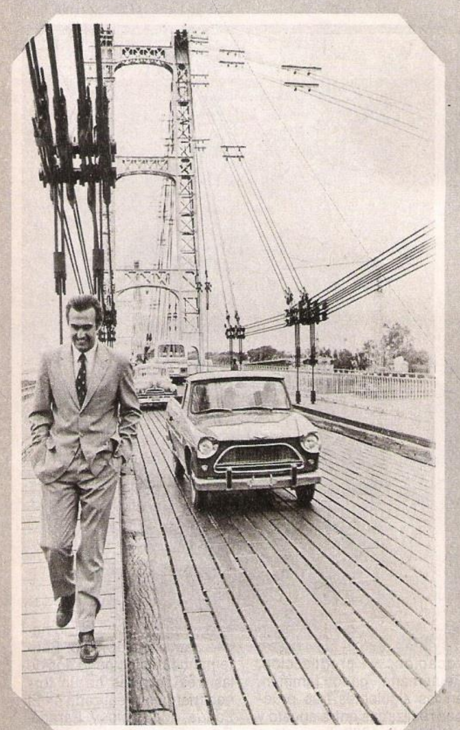
Con la mente en Europa, y haciendo training, Reutemann ganaba carreras perfectas, prolijitas, para el cuaderno de clases. Aquí, adelante de Santamarina.

Su debut en monoplazas se produjo el 4 de setiembre de 1966, presentándose en las "500 Millas de Rafaela" con un De Tomaso-Fiat, que le había conseguido Américo Grossi, finalizando quinto, a sólo un año y meses de su debut a nivel nacional como piloto de Turismo. Quiere decir que desde muy temprano, Reutemann comenzó a interesarse por los monopostos, aunque en esos momentos sabía que no podía vivir ni dedicarse totalmente a éstos, porque las circunstancias no le ofrecían un terreno propicio. En F-1, con ese De Tomaso-Fiat, corrió en cuatro oportunidades ganando una serie en Rosario (9-4-67), donde finalmente clasificó séptimo. Como experiencia fue importante y según declaraba en ese entonces, **"porque son mis primeros contactos con los monopostos, un tema que me interesa muchísimo".**

Pero sus mejores trabajos los realizaría en F-2 Nacional, categoría en la que debutó el 9 de marzo de 1969 en el Autódromo de Buenos Aires, con un B.W.A-Fiat, abandonando en la largada con el motor de arranque roto. Por ese entonces, la Fórmula Dos recién se iniciaba, la experiencia general era muy poca y los chasis eran en su mayoría importados. Reutemann tuvo la oportunidad de contar con un chasis bueno, el B.W.A. que había traido desde Europa el Automóvil Club Argentino, conjuntamente con un Brabham que fue destinado a Chiche Caldarella.

Posteriormente a su debut, Reutemann ganó en su segunda presentación (10 de mayo, autódromo Oscar Cabalén), que sirvió para mostrar su optimismo y su natural inclinación por los monoplazas: **"Esto me gusta mucho y creo que es mi gran pasión. Además, me interesa manejar estos autos con 129 HP, y creo que la categoría se pondrá muy linda en poco tiempo".** Seguido a este éxito, y para que no quedaran dudas de su real vocación y predilección, Reutemann ganó también, en las siguientes tres pruebas realizadas entre agosto y octubre de 1969, llegando a correr conjuntamente con la F-1 en la última competencia, en la que se ubicó cuarto en la general. A fin de año, como para corroborar lo hecho hasta el momento, Reutemann también ganó dos de las tres carreras de un torneo triangular realizado en El Zonda, Maggiolo y Paraná. Era el comienzo de su etapa más importante, ya que en abril del '70, debutaba en la F-2 internacional por el Trofeo Jim Clark.

EL ALBUM del LOLE



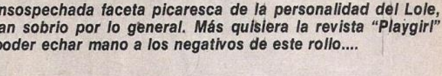
Castigando gabardina para una nota en CORSA, hace ya catorce años. La foto fue tomada en el viejo y tradicional Puente Colgante, en la ciudad de Santa Fe.

Atormentado por una pertinaz llovizna, este joven Reutemann de mediados de la década del '60 accedía al antojo de un fotógrafo de diario que lo pescó en un parque cerrado de Gran Premio. El piloto de la Comisión empezaba a ser conocido y requerido por la prensa.

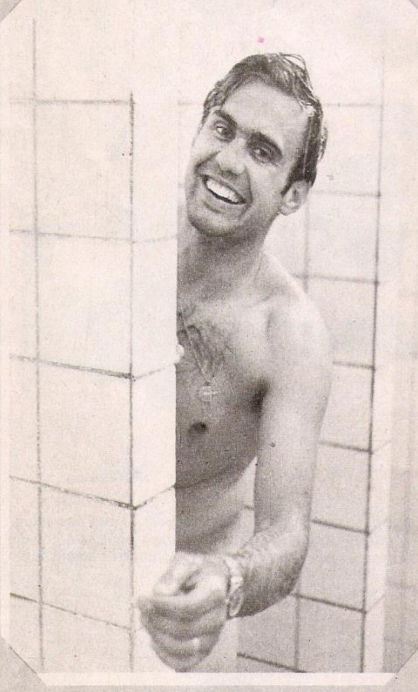


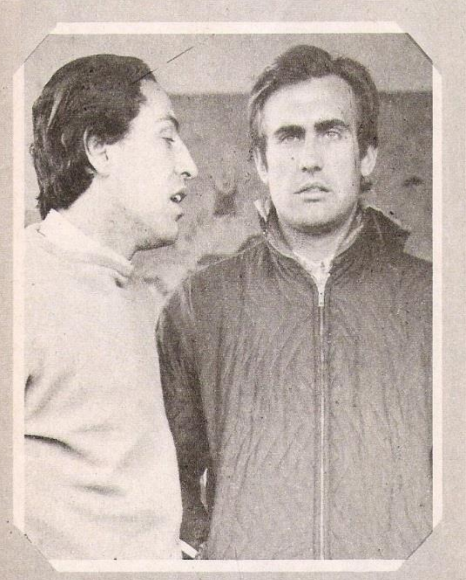


Con su recién nacida hijita Cora, y con mucha cara de padre primerizo. Inusual ternura para las páginas de aquel CORSA pre '70, muy proclive a publicar fotos de otro tipo de "niñas".



Insospechada faceta picaresca de la personalidad del Lole, tan sobrio por lo general. Más quisiera la revista "Playgirl" poder echar mano a los negativos de este rollo....

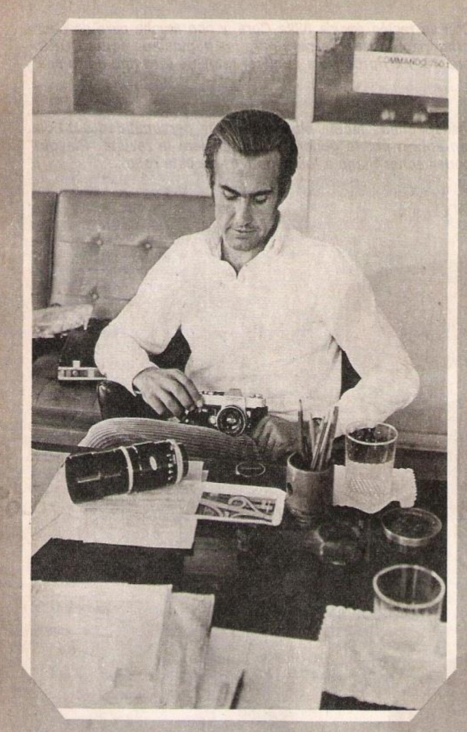


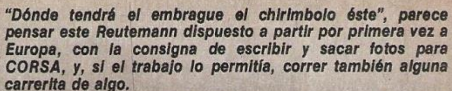


Atención a estas caritas. Lole acaba de encarar la fase suborbital de una misión espacio-mental a la Luna de Valencia, mientras Paco (...¡cómo, qué Paco?) se esmera en enroscarle vaya uno a saber qué víbora....



Siempre se comentó lo bien que jugaba Reutemann al fútbol. En realidad, para el caso la foto no lo demuestra, puesto que para gambetear a dos reconocidos pataduras como Roberto Carozo (por entonces de El Gráfico) y el Colorado Figueras (irreconocible), no se precisa ser Maradona.





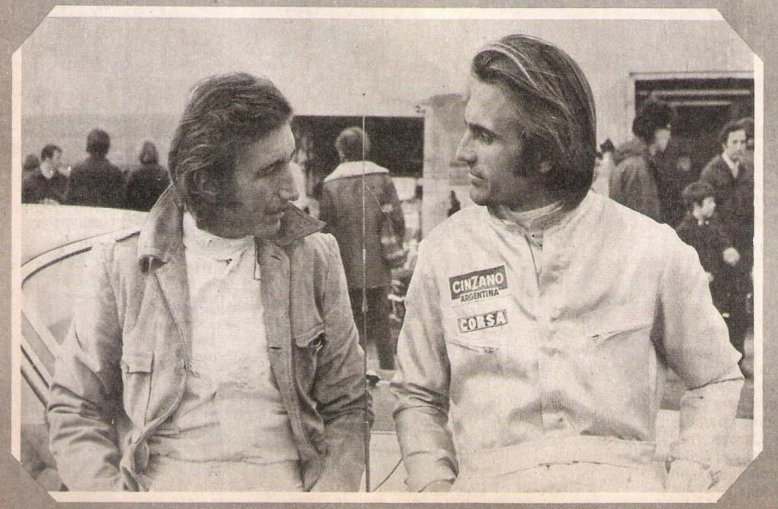
"Dónde tendrá el embrague el chirimbolo éste", parece pensar este Reutemann dispuesto a partir por primera vez a Europa, con la consigna de escribir y sacar fotos para CORSA, y, si el trabajo lo permitía, correr también alguna carrerita de algo.

Sus fotos eran normales, no malas, pero tampoco brillantes. Escribía, en cambio, notas interesantísimas, con criterio para empalmar comienzo, desarrollo y remate, y con un marcado sentido de observación.

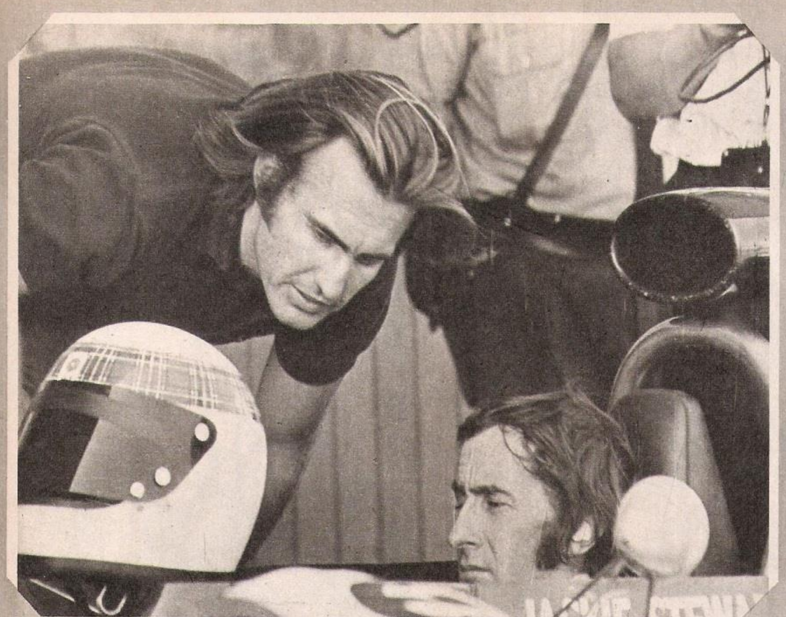
Siempre nos llamó la atención —cosa que en la revista no se veía porque era corregida— que empezaba con mayúscula la gran mayoría de los sustantivos. ¿Algún resabio germánico?...



Primeros pasos en Europa. Un aire todavía no muy desenvuelto, de "parate ahí, que te saco una foto", contrasta con las actuales, en las que se lo ve natural y cómodo en su elemento.



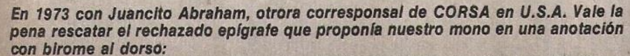
Con Seppi Siffert, adversario suyo en F2 con BMW oficial. Seguramente el suizo sabía lo que es Cinzano, pero no tenía la más pálida idea de qué podía ser CORSA, según el gesto con que mira el entonces despoblado mameluco del Lole. Por desgraciada coincidencia, Siffert perdió la vida el mismo día que Reutemann corrió su primera carrera de F1 en Europa.



El sueño del pibe. Al lado de Jackie Stewart, ayudando, observando, comiéndose el Tyrrell con los ojos. Fue cuando el escocés vino a probar gomas con miras al primer GP argentino con puntos de la serie post 1960. ¡Lejos estaba de imaginar que "el curioso" le iba a birlar la pole position!...

Ya corredor de Fórmula Uno, y dedicado al golf como actividad secundaria. Aquí se lo ve haciéndole perder el tiempo a Roberto De Vicenzo.





En 1973 con Juancito Abraham, otrora corresponsal de CORSA en U.S.A. Vale la pena rescatar el rechazado epígrafe que proponía nuestro mono en una anotación con birome al dorso:

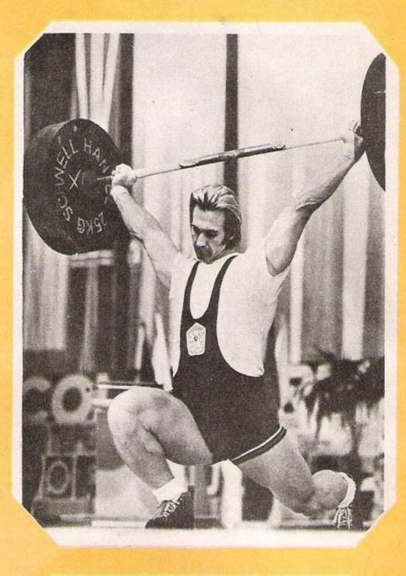
"Mirá, Lole, cuando llegás a la esquina metés el cambio y doblás" —Jackie Oliver espera turno para recibir instrucciones. Si no fuera por CORSA qué sería de estos troncos...

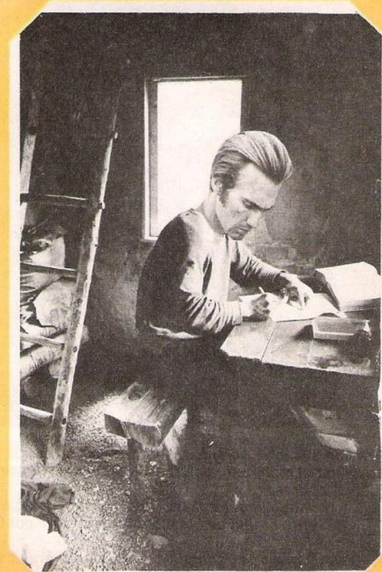
Juancito siempre se destacó por creer que era gracioso, y —se comprenderá— porque jamás se publicó un epígrafe propuesto por él. Con éste, doce años más tarde, rompe el invicto.



Las retocadas de Mister Pinta







Como muchas otras figuras del automovilismo nacional que tuvieron la desdicha de "ser nota" en aquellos tiempos locos, cuando los que entonces hacíamos la revista eramos "los pibes" de CORSA, y la redacción era más un aguantadero que una oficina, Lole era candidato de fierro para todo tipo de cargadas escritas, dibujadas o fotográficas. No él sólo, por supuesto, sino que formaba parte de un elenco rotativo de personajes a los que no se dejaba en paz ni a sol ni a sombra. Cuando salía el tema, siempre nos decía: **"Cheee... ¡Cómo me dan!... ¡No sean malditos!..."**, pero siempre con una sonrisa y aceptando el "verdugueo" sin molestarse.

Hubo una época fatal, en la que se nos dio por organizar campeonatos —absolutamente fraudulentos, por supuesto— como aquél de Míster Pinta.

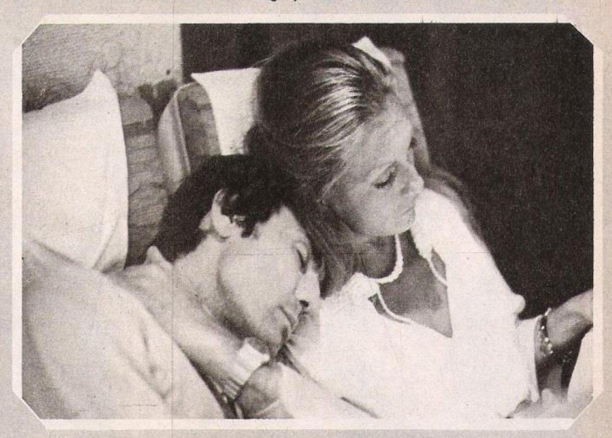
Sería imposible recordar la cantidad de fotos que arruinaron, pegotearon, trucaron y recortaron entre Bergandi, el Barba Sánchez Ortega y César Sorkin para ilustrar la serie de notas que componía cada campeonato. Cómo será de inolvidable el regocijo, que todo el mundo se plegaba al tijereteo, la mutilación de imágenes y la redacción de los textos, en un clima de chacota generalizada que lindaba con lo escandaloso. (Hubo apercibimientos). Allí cayó todo el mundo, Lole incluido, y de esa serie memorable pudimos rescatar estas fotos, ya deterioradas, en las que era escarnecido con burlas desopilantes, ya fuera mostrándolo **"serio, estudioso y reconcentrado"** en una cucha infame y oscura, o levantando unos fierros fenomenales, con un cuerpo enorme y una cabecita minúscula, en directa alusión a una poco feliz intervención suya en un corto publicitario, en el que aparecía diciendo sin mayor convicción: **"Es el fierro... el fierro del deporte"**. Algo que nosotros sabíamos que nadie, y menos él, diría jamás.

Hoy, que tenemos que compartir a Reutemann con tantos otros medios de difusión, estas viejas fotos cómicas nos recuerdan a aquel Lole que era más nuestro, más "nota de CORSA". Uno más de tantos amigos a quienes maltratábamos con saña porque era la única manera que teníamos de manifestar algún afecto por cualquier otra vía que no fuera la explícita. De chiquilines, no más...

ZZZZZZZZZzzzzzz...grnpz...ZZZZZZZZZzzzzz...



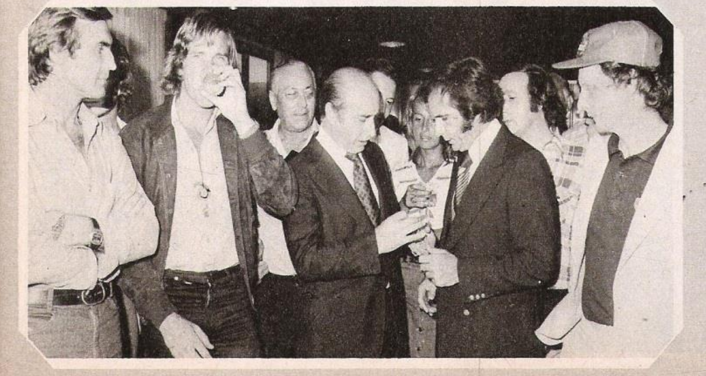
Después de su triunfo en Sudáfrica, en 1974. Casi imposible reconocerlo bajo sus souvenirs regionales.







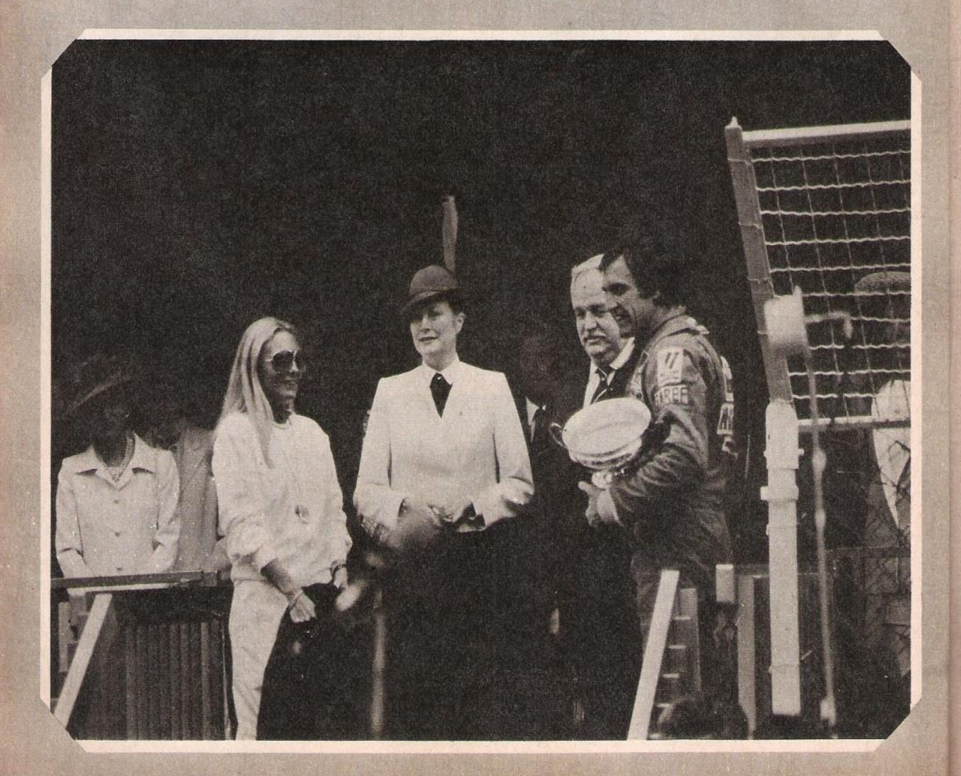
En la redación de CORSA, después de la temporada '74. Mientras explica minuciosamente quién sabe qué, lo atienden Mártire (de pie, con barba y en desacuerdo), Eduardito Neira (cuando era desagradable, maleducado y barbudo tirabombas), el hoy algo extraviado Nonno Pérez Balbi, un melenudo Talicho Fresco, el Colorado Figueras (siempre en pose, y pretendiendo camouflar su whisky en una taza de té), Germán Sopeña (con porrita, barba, anteojos y revolviendo un asqueroso café del buffet de la editorial), el Flaco Bergandi (la única persona a la que una vez Lole lo invitó con algo —Hotel Hilton de Sao Paulo, 30-3-74—) y Pistola Delgado, sin bigotes y llevándose la manopla a la narizota.



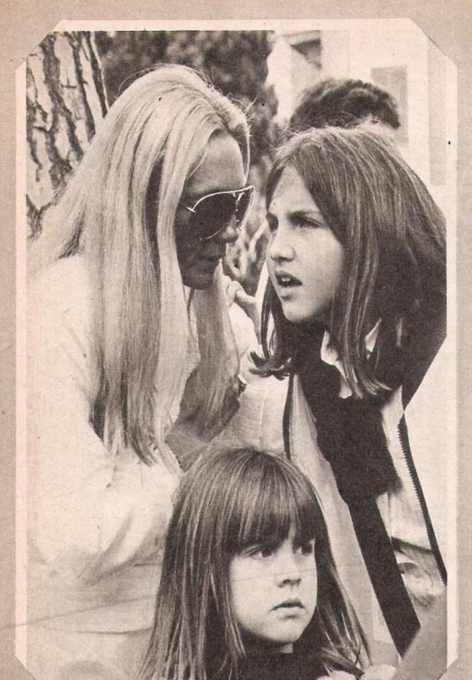
En 1977, Fangio y Fittipaldi, paquetísimos, llevan a cabo una especie de entrega de medallas o algo así. En indumentaria más informal, Reutemann y Lauda flanquean a los protagonistas con gesto de avalar la cosa. Mientras tanto, James Hunt, decididamente fuera de lugar, se toma y se fuma todo, dejando de lado cualquier tipo de protocolo.



Una sorpresa inesperada. Momentos en que le hacen entrega de un retrato de su bisabuelo. Sin duda un grato redescubrimiento de sus raíces europeas.



En el podio de Mónaco, con Grace y Rainiero. El único del año al que sólo sube el ganador. El que cuenta en la ambición de todo piloto de F1. En 1980 fue para Lole.



Mimicha con las nenas en los boxes de Mónaco. Era la primera vez que lo iban a ver correr. También lo vieron ganar.

Argentina '81. La guerra de los carteles, después del conflicto interno de Williams en Brasil. Primero salió Jones, provocando los silbidos y abucheos de la tribuna, que lo hostilizaba permanentemente, mientras el propio Frank Williams y su gente disfrutaban el episodio. Después, también acompañado por el jefe del equipo, Lole revirtió el orden y la respuesta fue una eufórica explosión de festejos. Un contrapunto inolvidable, y un fiel reflejo de lo que luego sucedió realmente con el pasar del año.





SU CAMPAÑA COMPLETA

(O como aquel muchachito rubio y tímido llegó a superestrella de Fórmula Uno)

SU CAMPAÑA EN EL CAMPEONATO MUNDIAL DE FORMULA UNO (Exceptuando la temporada 1981)

1972	FECHA	GRAN PREMIO	CIRCUITO	MARCA	CLASIF.	POS.
1-209	23-1	Argentina	Buenos Aires	Brabham BT34-Cosworth	PP	7º
2-210	4-3	Brasil	Interlagos	Brabham BT34-Cosworth	15º	Ab.
3-213	4-6	Bélgica	Nivelles	Brabham BT37-Cosworth	9º	13º
4-214	2-7	Francia	Clermont Ferrand	Brabham BT37-Cosworth	17º	12º
5-215	15-7	Inglaterra	Brands Hatch	Brabham BT37-Cosworth	10º	8º
6-216	30-7	Alemania	Nürburgring	Brabham BT37-Cosworth	6º	Ab.
7-217	13-8	Austria	Zeltweg	Brabham BT37-Cosworth	5º	Ab.
8-218	10-9	Italia	Monza	Brabham BT37-Cosworth	11º	Ab.
9-219	24-9	Canadá	Mosport	Brabham BT73-Cosworth	9º	4º 3-3
10-220	8-10	EE.UU.	Watkins Glen	Brabham BT37-Cosworth	5º	Ab.
1973						
11-221	28-1	Argentina	Buenos Aires	Brabham BT37-Cosworth	9º	Ab.
12-222	11-2	Brasil	Interlagos	Brabham BT37-Cosworth	7º	11º
13-223	3-3	Sudáfrica	Kyalami	Brabham BT37-Cosworth	8º	7º
14-224	29-4	España	Montjuich	Brabham BT42-Cosworth	15º	Ab.
15-225	20-5	Bélgica	Zolder	Brabham BT42-Cosworth	8º	Ab.
16-226	3-6	Mónaco	Montecarlo	Brabham BT42-Cosworth	20º	Ab.
17-227	17-6	Suecia	Anderstorp	Brabham BT42-Cosworth	6º	4º 3-6
18-228	1-7	Francia	Paul Ricard	Brabham BT42-Cosworth	8º	3º 4-10
19-229	14-7	Inglaterra	Silverstone	Brabham BT42-Cosworth	8º	6º 1-11
20-230	29-7	Holanda	Zandvoort	Brabham BT42-Cosworth	5º	Ab.
21-231	5-8	Alemania	Nürburgring	Brabham BT42-Cosworth	6º	Ab.
22-232	19-8	Austria	Zeltweg	Brabham BT42-Cosworth	5º	4º 3-14
23-233	9-9	Italia	Monza	Brabham BT42-Cosworth	10º	6º 1-15
24-234	23-9	Canadá	Mosport	Brabham BT42-Cosworth	4º	8º
25-235	7-10	EE.UU.	Watkins Glen	Brabham BT42-Cosworth	2º	3º 4-19
1974						
26-236	13-1	Argentina	Buenos Aires	Brabham BT44-Cosworth	6º	7º
27-237	27-1	Brasil	Interlagos	Brabham BT44-Cosworth	2º	7º
28-238	2-3	Sudáfrica	Kyalami	Brabham BT44-Cosworth	4º	1º 9-28
29-239	28-4	España	Jarama	Brabham BT44-Cosworth	6º	Ab.
30-240	12-5	Bélgica	Nivelles	Brabham BT44-Cosworth	24º	Ab.
31-241	26-5	Mónaco	Montecarlo	Brabham BT44-Cosworth	7º	Ab.
32-242	9-6	Suecia	Anderstorp	Brabham BT44-Cosworth	10º	Ab.
33-243	23-6	Holanda	Zandvoort	Brabham BT44-Cosworth	12º	12º
34-244	7-7	Francia	Dijon-Prenois	Brabham BT44-Cosworth	8º	Ab.
35-245	21-7	Inglaterra	Brands Hatch	Brabham BT44-Cosworth	4º	6º 1-29
36-246	4-8	Alemania	Nürburgring	Brabham BT44-Cosworth	6º	3º 4-33
37-247	19-8	Austria	Zeltweg	Brabham BT44-Cosworth	2º	1º 9-42
38-248	5-9	Italia	Monza	Brabham BT44-Cosworth	2º	Ab.
39-249	22-9	Canadá	Mosport	Brabham BT44-Cosworth	4º	9º
40-250	6-10	EE.UU.	Watkins Glen	Brabham BT44-Cosworth	PP	1º 9-51
1975						
41-251	12-1	Argentina	Buenos Aires	BrabhamBT44B-Cosworth	3º	3º 4-55
42-252	26-1	Brasil	Interlagos	Brabham BT44B-Cosworth	3º	8º
43-253	2-3	Sudáfrica	Kyalami	Brabham BT44B-Cosworth	2º	2º 6-61
44-254	27-4	España	Montjuich	Brabham BT44B-Cosworth	16º	3º 2-63
45-255	11-5	Mónaco	Montecarlo	Brabham BT44B-Cosworth	10º	9º
46-256	25-5	Bélgica	Zolder	Brabham BT44B-Cosworth	6º	3º 4-67
47-257	8-6	Suecia	Anderstorp	Brabham BT44B-Cosworth	4º	2º 6-73
48-258	22-6	Holanda	Zandvoort	Brabham BT44B-Cosworth	5º	4º 3-76
49-259	6-7	Francia	Paul Ricard	Brabham BT44B-Cosworth	12º	14º
50-260	19-7	Inglaterra	Silverstone	Brabham BT44B-Cosworth	8º	Ab.
51-261	3-8	Alemania	Nürburgring	Brabham BT44B-Cosworth	9º	1º 9-85
52-262	17-8	Austria	Zeltweg	Brabham BT44B-Cosworth	11º	14º
53-266	7-9	Italia	Monza	Brabham BT44B-Cosworth	8º	4º 3-88
54-264	5-10	EE.UU.	Watkins Glen	Brabham BT44B-Cosworth	3º	Ab.
1976						
55-265	27-1	Brasil	Interlagos	Brabham BT45-Alfa Romeo	15º	12º
56-266	30-3	Sudáfrica	Kyalami	Brabham BT45-Alfa Romeo	10º	Ab.
57-267	28-3	EE.UU.	Long Beach	Brabham BT45-Alfa Romeo	10º	Ab.
58-268	2-5	España	Jarama	Brabham BT45-Alfa Romeo	11º	4º 3-91
59-269	16-5	Bélgica	Zolder	Brabham BT45-Alfa Romeo	12º	Ab.
60-270	30-5	Mónaco	Montecarlo	Brabham BT45-Alfa Romeo	20º	Ab.
61-271	13-6	Suecia	Anderstorp	Brabham BT45-Alfa Romeo	16º	Ab.
62-272	4-7	Francia	Paul Ricard	Brabham BT45-Alfa Romeo	10º	11º
63-273	18-7	Inglaterra	Brands Hatch	Brabham BT45-Alfa Romeo	15º	Ab.
64-274	1-8	Alemania	Nürburgring	Brabham BT45-Alfa Romeo	10º	Ab.

1976	FECHA	GRAN PREMIO	CIRCUITO	MARCA	CLASIF.	POS.
65-275	15-8	Austria	Zeltweg	Brabham BT45-Alfa Romeo	14º	Ab.
66-276	29-8	Holanda	Zandvoort	Brabham BT45-Alfa Romeo	12º	Ab.
67-277	12-9	Italia	Monza	Ferrari 312 T-2	7º	9º
1977						
68-281	9-1	Argentina	Buenos Aires	Ferrari 312 T-2	7º	3º 4-95
69-282	23-1	Brasil	Interlagos	Ferrari 312 T-2	2º	1º 9-104
70-283	5-3	Sudáfrica	Kyalami	Ferrari 312 T-2	8º	8º
71-284	3-4	EE.UU.	Long Beach	Ferrari 312 T-2	3º	Ab.
72-285	8-5	España	Jarama	Ferrari 312 T-2	3º	2º 6-110
73-286	22-5	Mónaco	Montecarlo	Ferrari 312 T-2	2º	3º 4-114
74-287	5-6	Bélgica	Zolder	Ferrari 312 T-2	7º	Ab.
75-288	19-6	Suecia	Anderstorp	Ferrari 312 T-2	12º	3º 4-118
76-289	3-7	Francia	Dijon-Prenois	Ferrari 312 T-2	6º	6º 1-119
77-290	16-7	Inglaterra	Silverstone	Ferrari 312 T-2	13º	14º
78-291	31-7	Alemania	Hockenheim	Ferrari 312 T-2	8º	4º 3-122
79-292	14-8	Austria	Zelweg	Ferrari 312 T-2	5º	4º 3-125
80-293	28-8	Holanda	Zandvoort	Ferrari 312 T-2	6º	6º 1-126
81-294	11-9	Italia	Monza	Ferrari 312 T-2	2º	Ab.
82-295	2-10	EE.UU.	Watkins Glen	Ferrari 312 T-2	6º	6º 1-127
83-296	9-10	Canadá	Mosport	Ferrari 312 T-2	12º	Ab.
84-297	23-10	Japón	Monte Jufi	Ferrari 312 T-2	7º	2º 6-133
1978						
85-298	15-1	Argentina	Buenos Aires	Ferrari 312 T-2	2º	7º
86-299	29-1	Brasil	Jacarepaguá	Ferrari 312 T-2	4º	1º RV-142
87-300	4-3	Sudáfrica	Kyalami	Ferrari 312 T-3	9º	16º
88-301	2-4	EE.UU.	Long Beach	Ferrari 312 T-3	PP	1º 9-151
89-302	7-5	Mónaco	Montecarlo	Ferrari 312 T-3	PP	8º
90-303	21-5	Bélgica	Zolder	Ferrari 312 T-3	2º	3º 4-155
91-304	4-6	España	Jarama	Ferrari 312 T-3	3º	Ab.
92-305	18-6	Suecia	Anderstorp	Ferrari 312 T-3	8º	Ab.
93-306	2-7	Francia	Paul Ricard	Ferrari 312 T-3	7º	20º RV
94-307	16-7	Inglaterra	Brands Hatch	Ferrari 312 T-3	8º	1º 9-164
95-308	30-7	Alemania	Hockenheim	Ferrari 312 T-3	12º	Ab.
96-309	13-8	Austria	Zeltweg	Ferrari 312 T-3	4º	Ab.
97-310	27-8	Holanda	Zandvoort	Ferrari 312 T-3	4º	7º
98-311	10-9	Italia	Monza	Ferrari 312 T-3	11º	3º 4-168
99-312	1-10	EE.UU.	Watkins Glen	Ferrari 312 T-3	2º	1º 9-177
100-313	8-10	Canadá	Ile de Notre Dame	Ferrari 312 T-3	3º	2º 4-181
1979						
101-314	21-1	Argentina	Buenos Aires	Lotus 79-Cosworth	3º	2º 6-189
102-315	4-2	Brasil	Interlagos	Lotus 79-Cosworth	3º	3º 4-193
103-316	3-3	Sudáfrica	Kyalami	Lotus 79-Cosworth	11º	5º 2-195
104-317	8-4	EE.UU	Long Beach	Lotus 79-Cosworth	2º	Ab.
105-318	29-4	España	Jarama	Lotus 79-Cosworth	8º	2º 6-199
106-319	13-5	Bélgica	Zolder	Lotus 79-Cosworth	10º	4º 3-202
107-320	27-5	Mónaco	Montecarlo	Lotus 79-Cosworth	11º	3º 4-206
108-321	1-7	Francia	Dijon-Prenois	Lotus 79-Cosworth	13º	13º
109-322	14-7	Inglaterra	Silverstone	Lotus 79-Cosworth	8º	8º
110-323	29-7	Alemania	Hockenheim	Lotus 79-Cosworth	13º	Ab.
111-324	12-8	Austria	Zeltweg	Lotus 79-Cosworth	17º	Ab.
112-325	26-8	Holanda	Zandvoort	Lotus 79-Cosworth	13º	Ab.
113-326	9-9	Italia	Monza	Lotus 79-Cosworth	13º	7º
114-327	30-9	Canadá	Ile de N. Dam.	Lotus 79-Cosworth	11º	Ab.
115-328	7-10	EE.UU.	Watkins Glen	Lotus 79-Cosworth	5º	Ab.
1980						
116-329	13-1	Argentina	Buenos Aires	Williams FW07-Cosworth	10º	Ab.
117-330	27-1	Brasil	Interlagos	Williams FW07-Cosworth	4º	Ab.
118-331	1-3	Sudáfrica	Kyalami	Williams FW07-Cosworth	6º	5º 2-208
119-332	30-3	EE.UU.	Long Beach	Williams FW07-Cosworth	7º	Ab.
120-333	4-5	Bélgica	Zolder	Williams FW07-Cosworth	4º	3º 4-212
121-334	18-5	Mónaco	Montecarlo	Williams FW07-Cosworth	2º	1º 9-221
122-335	29-6	Francia	Paul Ricard	Williams FW07-Cosworth	5º	6º 1-222
123-336	13-7	Inglaterra	Brands Hatch	Williams FW07-Cosworth	4º	3º 4-226
124-337	10-8	Alemania	Hockenheim	Williams FW07-Cosworth	4º	2º 6-232
125-338	17-8	Austria	Zeltweg	Williams FW07-Cosworth	4º	3º 4-236
126-339	31-8	Holanda	Zandvoort	Williams WF07-Cosworth	3º	4º 3-239
127-340	14-8	Italia	Imola	Williams FW07-Cosworth	3º	3º 4-243
128-341	29-8	Canadá	Ile de N. Dam.	Williams FW07-Cosworth	5º	2º 6-249
129-342	5-10	EE.UU.	Watkins Glen	Williams FW07-Cosworth	3º	2º 6-255

CADA PUNTO CADA CARRERA

1972 (Brabham-Cosworth)		POS.	PT.
24-9	CANADA (Mosport)	4º	3-3
AÑO 1973 (Brabham-Cosworth)			
17-6	SUECIA (Andestorp)	3	3-6
1-7	FRANCIA (Le Castellet)	3º	4-10
14-7	INGLATERRA (Silverstone)	6º	1-11
19-8	AUSTRIA (Osterreichring)	4º	3-14
9-9	ITALIA (Monza)	6º	1-15
7-10	EE.UU. (Watkins Glen)	3º	4-19
AÑO 1974 (Brabham-Cosworth)			
2-3	SUDAFRICA (Kyalami)	1º	9-28
21-7	INGLATERRA (Brands Hatchs)	6º	1-29
4-8	ALEMANIA (N/urburgring)	3º	4-33
18-8	AUSTRIA (Osterreichring)	1º	9-42
6-10	EE.UU. (Watkins Glen)	1º	9-51
AÑO 1975 (Brabham-Cosworth)			
12-1	ARGENTINA (Bs. As.)	3º	4-55
2-3	SUDAFRICA (Kyalami)	2º	6-61
27-4	ESPAÑA (Monjuich) ... (')	3º	2-63
25-5	BELGICA (Zolder)	3º	4-67
8-6	SUECIA (Anderstorp)	2º	6-73
22-6	HOLANDA (Zandvoort)	4º	3-76
3-8	ALEMANIA (Nürburgring)	1º	9-85
7-9	ITALIA (Monza)	4º	3-88
AÑO 1976 (Brabham-Alfa Romeo)			
2-5	ESPAÑA (Jarama)	4º	3-91
AÑO 1977 (Ferrari)			
9-1	ARGENTINA (Bs. As.)	3º	4-95
23-1	BRASIL (Interlagos)	1º	9-104
8-5	ESPAÑA (Jarama)	2º	6-110
22-5	MONACO (Montecarlo)	3º	4-114
19-6	SUECIA (Anderstorp)	3º	4-118
3-7	FRANCIA (Dijon Prenois)	6º	1-119
31-7	ALEMANIA (Hockenheim)	4º	3-122
14-8	AUSTRIA (Zeltweg)	4º	3-125
28-8	HOLANDA (Zandvoort)	6º	1-126
2-10	EE.UU. (Watkins Glen)	6º	1-127
23-10	JAPON (Monte Fuji)	2º	6-133
AÑO 1978 (Ferrari)			
29-1	BRASIL (Jacarepaguá)	1º	9-142
2-4	EE.UU. (Long Beach)	1º	9-151
21-5	BELGICA (Zolder)	3º	4-155
10-7	INGLATERRA (Brands Hatch)	1º	9-164
10-9	ITALIA (Monza)	3º	4-168
1-10	EE.UU. (Watkins Glen)	1º	9-177
8-10	CANADA (Notre Dame)	3º	4-181
AÑO 1979 (Lotus-Cosworth)			
21-1	ARGENTINA (Bs. As.)	2º	6-187
4-2	BRASIL (Interlagos)	3º	4-191
3-3	SUDAFRICA (Kyalami)	5º	2-193
29-4	ESPAÑA (Jarama)	2º	6-199
13-5	BELGICA (Zolder)	4º	3-20
27-5	MONACO (Montecarlo)	3º	4-206
AÑO 1980 (Williams-Cosworth)			
1-3	SUDAFRICA (Kyalami)	5º	2-208
4-5	BELGICA (Zolder)	3º	4-212
18-5	MONACO (Montecarlo)	1º	9-221
29-6	FRANCIA (Paul Ricard)	6º	1-222
13-8	INGLATERRA (Brands Hatch)	3º	4-226
10-8	ALEMANIA (Hockenheim)	2º	6-232
17-8	AUSTRIA (Zeltweg)	3º	4-236
31-8	HOLANDA (Zandvoort)	4º	3-239
14-8	ITALIA (Imola)	3º	4-243
29-9	CANADA (Notre Dame)	2º	6-249
5-10	EE.UU. (Watkins Glen)	2º	6-255
AÑO 1981 (Williams-Cosworth)			
15-3	EE.UU. (Long Beach)	2º	6-261
29-3	BRASIL (Jacarepaguá)	1º	9-270
12-4	ARGENTINA (Bs. As.)	2º	6-276
10-5	SAN MARINO (Imola)	3º	4-280
17-5	BELGICA (Zolder)	1º	9-289
21-6	ESPAÑA (Jarama)	4º	3-292
18-3	INGLATERRA (Silverstone)	2º	6-298
16-8	AUSTRIA (Zeltweg)	5º	2-300

LOS NUMEROS DE UNA GRAN CAMPAÑA

POS.	VECES	PTOS.	TOTAL
1º	12	9	108
2º	12	6	72
3º	19	4	74*
4º	11	3	33
5º	3	2	6
6º	7	1	7
			300

Total de puntos ganados con cada conjunto chasis-motor que manejo

Williams-Cosworth	94
Ferrari	90
Brabham-Cosworth	88
Lotus-Cosworth	25
Brabham-Alfa Romeo	3

Puntos ganados por marca de motores empleados

Cosworth	207
Ferrari	90
Alfa Romeo	3

Puntos ganados por marca de chasis empleados

Williams	94
Brabham	91
Ferrari	90
Lotus	25

Puntos ganados en cada uno de los años intervinientes

1972 (3); 1973 (12); 1974 (36); 1975 (37); 1976 (3); 1977 (42); 1978 (48); 1979 (25); **1980 (49)**; 1981 (45). De este último año faltan disputar cuatro carreras.

Puntos ganados por país y escenarios

BRASIL	(Int. 13; Jac. 18)	31
EE.UU.	(Watkins Glen)	29
BELGICA	(Zolder)	24
ALEMANIA	(Nürb. 13; Hock. 9)	22
AUSTRIA	(Zelweg)	21
INGLATERRA	(B. H. 14; Silv. 7)	21
ARGENTINA	(Buenos Aires)	20
ESPAÑA (')	(Jar. 18; Monj. 2)	20
SUDAFRICA	(Kyalami)	19
MONACO	(Montecarlo)	17
EE.UU	(Long Beach)	15
SUECIA	(Anderstorp)	13
CANADA	(N. Dam. 10; Mos. 3)	13
ITALIA	(Mon. 8; Im. 4)	12
HOLANDA	(Zandvoort)	7
JAPON	(Monte Fuji)	6
FRANCIA	(P. R. 5; D. Pr. 1)	6
SAN MARINO	(Imola)	4

REFERENCIA: (') en 1975 el GP de España fue suspendido antes de cumplirse la totalidad del recorrido, por eso entregó solamente el 50% de los puntos asignados en primera instancia.

Esta es la impresionante lista de todas las competencias en que participó Carlos Reutemann. Desde su debut en Turismo con un Fiat 1500, hasta el Gran Premio de los Estados Unidos, en octubre de 1980 (el detalle de 1981 merece un tratamiento separado), fueron 73 las disputadas por campeonatos nacionales, cerca de 80 en Fórmula Dos, Sport Prototipo y Rally, y 144 Grand Prix de F-1. Y estos últimos son, justamente, su gran mérito ya que en el transcurso de casi diez años en la categoría máxima logró acumular más de 300 puntos, cifra sólo superada por Jackie Stewart. Asimismo, en la segunda fecha del '82 completaría 146 G.P. largadas, siendo también, en este rubro, sólo aventajado por otro grande: Emerson Fittipaldi. Está muy claro, entonces, que esta enumeración no debe mirarse livianamente, sino analizarse y entenderse en toda su profundidad, ya que es una verdadera radiografía de la carrera de Carlos Reutemann.

SU CAMPAÑA INTERNACIONAL (Exceptuando el Campeonato Mundial de Fórmula Uno)

Fecha	Competencia	Marca	Posición
1970			
12-4	Hockenheim (Trofeo Jim Clark) **(13)**	F-2 Brabham BT30-Cosworth	8º
26-4	Montjuich (G.P. de Barcelona	F-2 Brabham BT30-Cosworth	6º
3-5	Nürburgring (s/ptos.) **(14)**	F-2 Brabham BT30-Cosworth	10º
24-5	Crystal Palace (s/ptos.)	F-2 Brabham BT30-Cosworth	Ab.
14-6	Hockenheim (Copa del Rhin) (s/ptos)	F-2 Brabham BT30-Cosworth	6º
28-6	Rouen-Les Essarts	F-2 Brabham BT30-Cosworth	12º
26-7	Paul Ricard (Copa de Francia) (s/ptos.)	F-2 Brabham BT30-Cosworth	9º
2-8	Nürburgring (s/ptos.)	F-2 Brabham BT30-Cosworth	Ab.
23-8	Enna (G.P. del Mediterráneo)	F-2 Brabham BT30-Cosworth	Ab.
30-8	Salzburgring (Copa de Austria) (s/ptos.)	F-2 Brabham BT30-Cosworth	Ab.
13-9	Tuln Langenlebarn	F-2 Brabham BT30-Cosworth	Ab.
27-9	Imola	F-2 Brabham BT30-Cosworth	13º
11-10	Hockenheim	F-2 Brabham BT30-Cosworth	5º
25-10	Munich (s/ptos.)	F-2 Brabham BT30-Cosworth	4º
1971			
14-3	Mallory Park (s/ptos.)	F-2 Brabham BT30-Cosworth	11º
4-4	Hockenheim (Trofeo Jim Clark) **(15)**	F-2 Brabham BT30-Cosworth	3º
12-4	Thruxton	F-2 Brabham BT30-Cosworth	8º
26-4	Pau (s/ptos.)	F-2 Brabham BT30-Cosworth	7º
2-5	Nürburgring **(16)**	F-2 Brabham BT30-Cosworth	3º
16-5	Jarama **(17)**	F-2 Brabham BT30-Cosworth	3º
31-5	Crystal Palace	F-2 Brabham BT30-Cosworth	5º
13-6	Vallelunga (s/ptos.)	F-2 Brabham BT30-Cosworth	6º
20-6	Monza (s/ptos.)	F-2 Brabham BT30-Cosworth	13º
27-6	Rouen-Les Essarts **(18)**	F-2 Brabham BT30-Cosworth	6º
25-7	Imola (s/ptos.)	F-2 Brabham BT30-Cosworth	20º
8-8	Mantorp Park	F-2 Brabham BT36-Cosworth	3º
22-8	Kinekulle Ring (s/ptos.)	F-2 Brabham BT36-Cosworth	2º
30-8	Brands Hatch (s/ptos)	F-2 Brabham BT36-Cosworth	3º
12-9	Tulln Langenlebarn	F-2 Brabham BT36-Cosworth	Ab.
26-9	Albi **(19)**	F-2 Brabham BT36-Cosworth	2º
3-10	Hockenheim (s/ptos.)	F-2 Brabham BT36-Cosworth	1º
10-10	Vallelunga	F-2 Brabham BT36-Cosworth	3º
17-10	Madunina	F-2 Brabham BT36-Cosworth	10º
24-10	Carrera de los Campeones Brands Hatch **(20)**	F-2 Brabham BT33-Cosworth	9º
31-10	Interlagos (s/ptos.)	F-2 Brabham BT36-Cosworth	4º
7-11	Interlagos (s/ptos.)	F-2 Brabham BT36-Cosworth	2º
14-11	Tarumá (s/ptos.)	F-2 Brabham BT36-Cosworth	1º
1972			
12-3	Mallory Park	F-2 Brabham BT38-Cosworth	3º
31-3	Gran Premio de Brasil Interlagos **(21)**	F-1 Brabham BT3-Cosworth	1º
29-5	Crystal Palace	F-2 Brabham BT38-Cosworth	3º
11-6	Hockenheim (Copa del Rhin) **(22)**	F-2 Brabham BT38-Cosworth	7º
25-6	Rouen-Les Essarts **(23)**	F-2 Brabham BT38-Cosworth	3º
9-7	Zeltweg **(24)**	F-2 Brabham BT38-Cosworth	3º
23-7	Imola	F-2 Brabham BT38-Cosworth	Ab.
6-8	Mantorp Park	F-2 Brabham BT38-Cosworth	6º
20-8	Pergusa **(25)**	F-2 Brabham BT38-Cosworth	6º
3-9	Salzburgring	F-2 Brabham BT38-Cosworth	Ab.
1-10	Hockenheim	F-2 Brabham BT38-Cosworth	Ab.
22-10	Carrera de los Campeones Brands Hatch	F-1 Brabham BT3-Cosworth	10º
1973			
25-3	6 Horas de Vallelunga **(26)**	S.P. Ferrari 312 PB	2º
25-4	1000 Kilómetros de Monza **(27)**	S.P. Ferrari 312 PB	2º
10-6	24 Horas de Le Mans **(28)**	S.P. Ferrari 312 PB	Ab.
21-7	6 Horas de Watkins Glen **(29)**	S.P. Ferrari 312 PB	Ab.
1974			
3-2	Gran Premio de Brasilia	F-1 Brabham BT44-Cosworth	AB.
17-3	Carrera de los Campeones Brands Hatch	F-1 Brabham BT44-Cosworth	Ab.
19-5	1000 Kilómetros de Nürburgring **(30)**	S.P. Alfa Romeo 33TT	2º
2-6	1000 Kilómetros de Imola **(31)**	S.P. Alfa Romero 33TT	2º
30-6	1000 Kilómetros de Austria **(32)**	S.P. Alfa Romeo. 33TT	Ab.
1979			
16-8	Gran Premio Dino Ferrari-Imola	F-1 Lotus 79-Cosworth	2º
1980			
1-6	Gran Premio de España-Jarama	F-1 Williams FW07-Cosworth	Ab.
1981			
7-2	Gran Premio de Sudáfrica	F-1 Williams FW07-Cosworth	1º

REFERENCIAS:

(1): Con "Segundo Sombra" como coequipier. **(2):** Debut en monoplazas. **(3):** Empató el primer lugar con "Cacho" Franco, caso único en nuestro automovilismo. **(4):** Con Eduardo Rodríguez Canedo como coequipier. **(5):** Debut en Turismo Carretera en el equipo Ford oficial. **(6):** Con Ricardo Zunino como coequipier. **(7):** Debut en Sport Prototipo. **(8):** Clasificación conjunta de F-1 y F-2, cuarto. **(9):** Debut en Sport Prototipo internacional, con Jackie Oliver como coequipier. **(10):** Con De Bragation como coequipier. **(11):** Con Emerson Fittipaldi como coequipier. **(12):** Debut en Fórmula Uno Internacional. **(13):** Debut en Fórmula Dos Europea integrando el team del Automóvil Club Argentino. **(14):** Luego fue desclasificado. **(15):** Primer podio en Europa, finalizando segundo para el campeonato, puesto que Graham Hill —segundo— era piloto graduado y no sumaba efectivamente. **(16)-(17):** Segundo a los efectos del campeonato por las mismas razones. **(18):** Le correpondió el quinto puesto por puntaje. **(19):** Primero entre los no graduados, sumando así los nueve puntos. **(20):** Debut en Fórmula Uno en Europa. **(21):** Primera victoria en Fórmula Uno. **(22):** Quinto, por clasificarse detrás de Fittipaldi y Peterson, ambos graduados. **(23)-(24):** Sendas victorias de Fittipaldi por lo que Reutemann sumó en ambos casos nueve puntos. **(25):** Quinto. **(26):** Debut en el equipo Ferrari de SP, compartiendo la conducción al igual que en **(27)-(28)-(29),** con Tim Schenken. **(30):** Debut en el team Alfa Romeo de Sport Prototipo, al igual que en **(31)** y **(32),** junto a Rolf Stommelen.

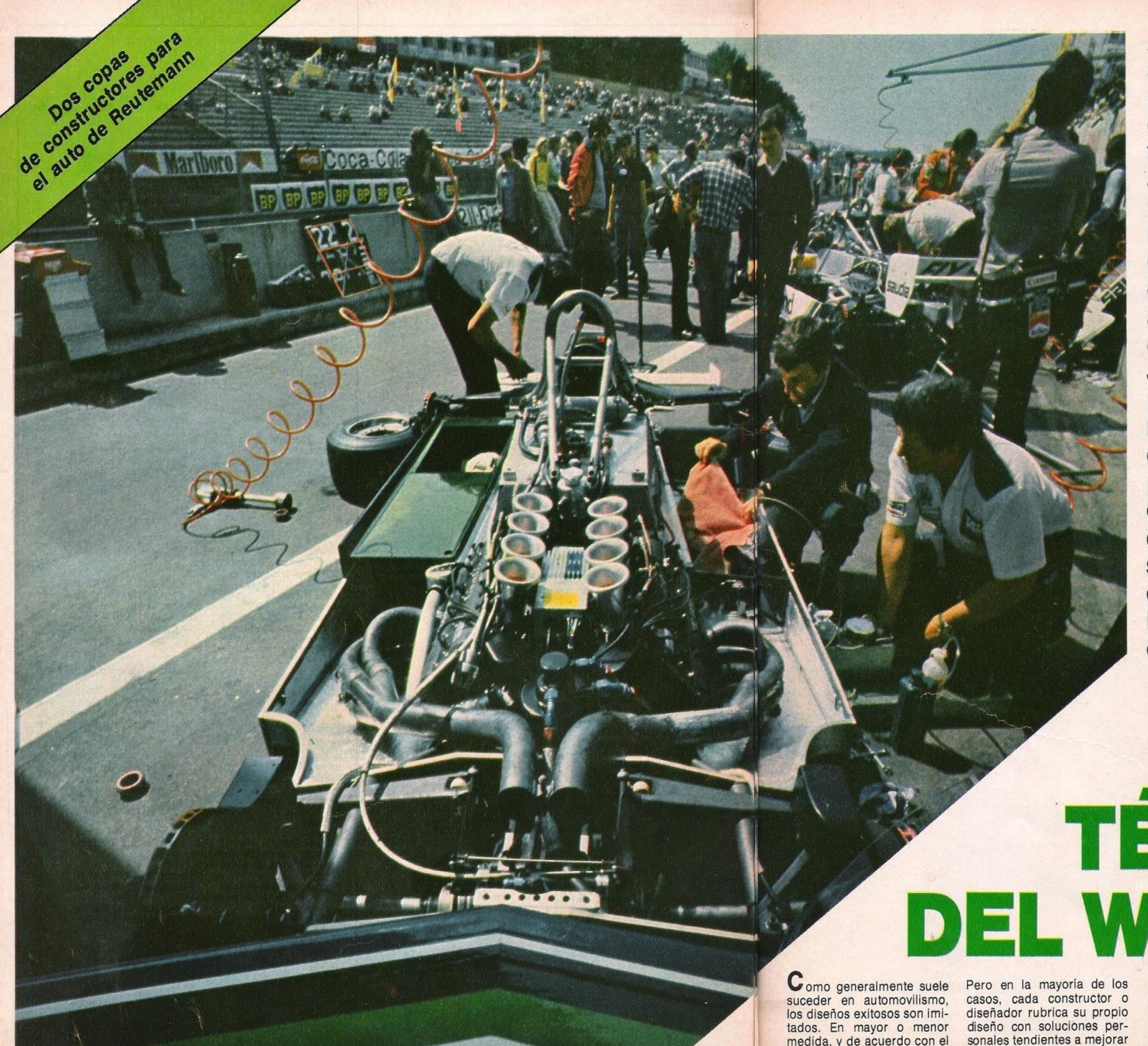
SU CAMPAÑA EN ARGENTINA (Torneos Internacionales)

Año	Competencia		Marca	Posición
1968				
13-11	Selección de pilotos. Autódromo de Buenos Aires.	F-3	Brabham-Cosowrth	1º
1-12	Temporada Internacional de Fórmula Dos. Club YPF, Buenos Aires.	F-2	Tecno-Cosworth	Ab.
8-12	Temporada Internacional de Fórmula Dos. Club YPF. Oscar Cabalén.	F-2	Tecno-Cosworth	Ab.
15-12	Temporada Internacional de Fórmula Dos. Club YPF. El Zonda.	F-2	Tecno-Cosworth	Ab.
22-12	Temporada Internacional de Fórmula Dos. Club YPF. Buenos Aires.	F-2	Brabham-Cosworth	Ab.
1970				
11- 1	1000 Kms. de la Ciudad de Buenos Aires	S.Prot.	(9) Lola T70 MkIII	11º
18- 1	200 Millas de Sport Prototipos. Buenos Aires.	S.Prot.	(10) Porsche 908	6º
1971				
10- 1	1000 Kms. de la Ciudad de Buenos Aires.	S.Prot.	(11) Porsche 917	16º
24- 1	Grand Prix de la República Argentina.	F-2	(12)McLaren-Cosworth	3º
21-11	Torneo Dos Mundos. Oscar Cabalén.	F-2	Brabham-Cosworth	2º
1980				
20- 7	Rally Codasur. Tucumán	T.Grup.4	Fiat 131 Abarth	3º

SU CAMPAÑA EN LA ARGENTINA (Torneos nacionales)

Fecha	Competencia	Categoría	Marca	Pos.
1965				
30-5	La Cumbre-Alturas de Punilla	Turismo Mejorado	Fiat 1500	Ab.
11-7	Automoto Club Carlos Paz	Turismo Mejorado	Fiat 1500	1º
22-8	Autódromo Municipal de la Ciudad de Buenos Aires. (Circuito Nº 9) Asociación Argentina de Automóviles Sport	Turismo Mejorado	Fiat 1500	6º
29-8	500 Kilómetros de la Ciudad de Buenos Aires (1)	Turismo Mejorado	Fiat 1500	2º
20-10	9º Gran Premio de Turismo-Automóvil Club Argentino	Turismo Mejorado	Fiat 1500	Ab.
	Primera etapa (Pilar-Carlos Paz)			2º
19-12	Autódromo Municipal de la Ciudad de Buenos Aires (Circuito Nº 9) Asociación Argentina de Automóviles Sport	Turismo Mejorado	Fiat 1500	3º
1966				
20-2	Automóvil Club San Pedro	Turismo Mejorado	Fiat 1500	2º
27-3	Autódromo Municipal de la Ciudad de Buenos Aires (Circuito Nº 9) Asociación Argentina de Automóviles Sport	Turismo Mejorado	Fiat 1500	3º
10-4	500 Kilómetros de Capilla del Monte	Turismo Mejorado	Fiat 1500	13º
17-4	Automoto Club Carlos Paz	Turismo Mejorado	Fiat 1500	1º
24-4	Autódromo Municipal de la Ciudad de Buenos Aires (Circuito Nº 2) Asociación Argentina de Pilotos de Automóviles de Turismo	Turismo Mejorado	Fiat 1500	Ab.
8-5	4ta. Vuelta de Lobos	Turismo Mejorado	Fiat 1500	1º
23-5	3ra. Vuelta del Noroeste	Turismo Mejorado	Fiat 1500	1º
	1ª Etapa (Tucumán-Salta)			1º
	2ª Etapa (Salta-Catamarca)			1º
	3ª Etapa (Catamarca-Tucumán			3º
17-7	La Cumbre-Alturas de Punilla	Turismo Mejorado	Fiat 1500	Ab.
14-8	Chaco Automoto Club	Turismo Mejorado	Fiat 1500	3º
4-9	500 Millas Argentinas de Rafaela **(2)**	M.A.Fórmula Uno	De Tomaso-Fiat	5º
19-10	10º Gran Premio de Turismo-Automóvil Club Argentino	Turismo Mejorado	Fiat 1500	Ab.
	1ª Etapa (Pilar-Carlos Paz)			3º
20-11	Automóvil Club San Pedro	Turismo	Fiat 1500	Ab.
18-12	Autódromo Municipal de la Ciudad de Buenos Aires (Circuito Nº 3)-Asociación Argentina de Automóviles Sport	Turismo	Fiat 1500	2º
1967				
26-3	500 Kilómetros de Capilla del Monte	Turismo	Fiat 1500	Ab.
9-4	Club Atlético Newell's Old Boys	M.A.Fórmula Uno	De Tomaso-Fiat	7º
	3ª serie			1º
15-5	5ta. Vuelta de Lobos	Turismo	Fiat 1500	Ab.
25-5	4ta. Vuelta del Noroeste	Turismo	Fiat 1500	2º
	1ª Etapa (Tucumán-Tucumán)			1º
	2ª Etapa (Tucumán-Tucumán)			2º
4-6	Automóvil Midget Club Sunchales	M.A.Fórmula Uno	De Tomaso-Fiat	Ab.
25-6	Club Atlético Rafaela **(3)**	Turismo	Fiat 1500	1º
9-7	Club de Volantes Entrerriano	Turismo	Fiat 1500	1º
16-7	La Cumbre-Alturas de Punilla	Turismo	Fiat 1500	2º
6-8	Autoclub Concordia	Turismo Mejorado	Fiat 1500	1º
13-8	Las Perdices (Córdoba)	Turismo Mejorado	Fiat 1500	1º
20-8	Bahía Blanca Automóvil Club	Turismo Mejorado	Fiat 1500	1º
3-9	Chaco Automoto Club	Turismo Mejorado	Fiat 1500	1º
10-9	500 Millas Argentinas de Rafaela	M.A.Fórmula Uno	De Tomaso-Fiat	6º
17-9	Asociación Cordobesa de Volantes	Turismo Mejorado	Fiat 1500	Ab.
8-10	Club Defensores Unidos de Zárate	Turismo Mejorado	Fiat 1500	1º
20-10	11º Gran Premio de Turismo	Turismo Mejorado	Fiat 1500	Ab.
	1ª Etapa (Pergamino-Carlos Paz)			2º
	2ª Etapa (Carlos Paz-San Juan)			3º
	3ª Etapa (San Juan-Catamarca)			1º
	4ª Etapa (Catamarca-Alta Gracia)			3º
10-12	Mar del Plata-Miramar	Turismo Mejorado	Fiat 1500	3º
1968				
11-2	1er. Gran Premio de la Montaña	Turismo Mejorado	Fiat 1500	1º
	1ª Etapa (Carlos Paz-Mina Clavero)			2º
	2ª Etapa (Mina Clavero-Carlos Paz)			1º
30-3	24 Horas Shell-Asociación de Pilotos de Automóviles de Turismo **(4)**	Turismo Mejorado	Fiat 1500	AB.
4-4	3ra. Vuelta de la Manzana	Turismo Mejorado	Fiat 1500	2º
	1ª Etapa (Villa Regina-Bariloche)			7º
	2ª Etapa (Bariloche-S.M.de los Andes)			1º
	3ª Etapa (S.M.de los Andes-Va.Regina)			4º
29-6	Autódromo Municipal de la Ciudad de Buenos Aires (Circuito Nº 1) Vicente López Automóvil Club	Turismo Mejorado	Fiat 1500	Ab.
7-7	La Cumbre Alturas de Punilla	Turismo Mejorado	Fiat 1500	3º
28-7	Autódromo Municipal de la Ciudad de Buenos Aires. (Circuito Nº 12) Avellaneda Automóvil Club **(5)**	Turismo Carretera	Ford Falcon	5º
	1ª Serie			13º
	2ª Serie			1º
18-8	Oscar Cabalén	Turismo Carretera	Ford Falcon	5º
	1ª Serie			7º
	2ª Serie			5º
1-9	Autódromo Municipal de la Ciudad de Buenos Aires (Circuito Nº 12). Premio Juan Galvez	Turismo Carretera	Ford Falcon	Ab.
	2ª Serie			5º
15-9	Justiniano Posse	Turismo Mejorado	Fiat 1500	1º
	1ª Serie			1º
29-9	Autódromo Municipal de la Ciudad de Buenos Aires. Club Carlos Casares	Turismo Carretera	Ford Falcon	Ab.
6-10	Asociación Sanjuanina de Volantes	Turismo Carretera	Ford Falcon	Ab.
	1ª Serie			15º
13-10	100 Vueltas Shell. Autódromo Municipal de la Ciudad de Buenos Aires (Circuito Nº 12)	Turismo Carretera	Ford Falcon	Ab.
	1ª Serie			5º
13-10	(Circuito Nº 9)	Turismo Mejorado	Fiat 1500	Ab.
20-10	1000 Kilómetros de la Ciudad de Buenos Aires.	Turismo Mejorado	Fiat 1500	Ab.
3-11	Torneo Triangular. Rafaela.	Turismo Carretera	Ford Falcon	Ab.
17-11	Torneo Triangular. Oscar Cabalén.	Turismo Carretera	Ford Falcon	Ab.
24-11	Torneo Triangular. Buenos Aires.	Turismo Carretera	Ford Falcon	7º
1969				
9-3	Premio Apertura. Autódromo Municipal de la Ciudad de Buenos Aires. (Circuito 9)	Fórmula Dos	B.W.A.-Fiat	Ab.
23-3	Vuelta de Santa Fe	Turismo Carretera	Ford Falcon	Ab.
6-4	Allen Auto Moto Club	Turismo Carretera	Ford Falcon	Ab.
10-5	Autodromo Oscar Cabalen	Fórmula Dos	B.W.A.-Fiat	1º
18-5	Marcos Juarez. Oscar Cabalén.	Sport Prototipos	Huayra-Ford	Ab.
	1ª Serie.			3º
25-5	Autódromo Municipal de la Ciudad de Buenos Aires. Circuito 12. Premio Juan Galvez.	Turismo Carretera	Ford Falcon	2º
	1ª Serie.			2º
15-6	Asoc. Sanjuanina de Volantes. El Zonda.	Tursmo Mejorado	Fiat 1500	3º
22-6	Club Altético Rafaela	Sport Prototipos	Huayra-Ford	Ab.
13-7	Comisión Tucumana. Oscar Cabalén.	Sport Prototipos	Huayra-Ford	8º
	1ª Serie.			6º
	2ª Serie.			1º
	3ª Serie.			9º
20-7	Circuito de Los Cóndores	Turismo Carretera	Ford Falcon	5º
27-7	Avellaneda Automóvil Club. 1000 Millas	Sport Prototipos	Huayra-Ford	Ab.
17-8	Vicente López Automóvil Club (Circuito 9)	Turismo Mejorado	Fiat 1500	1º
	1ª Serie			1º
	2ª Serie			1º
24-8	Vuelta de Salto	Turismo Carretera	Ford Falcon	Ab.
31-8	Asociación Argentina de Automóviles Sport. Autódromo de Buenos Aires. Circuito 9.	Fórmula Dos	B.W.A.-Fiat	1º
21-9	Premio Primavera en Maggiolo	Fórmula Dos	B.W.A.-Fiat	1º
19-10	Club Estudiantes. Autódromo de Buenos Aires. Circuito 9.	Fórmula Uno y Dos	B.W.▲.-Fiat	1º
23-10	Gran Premio de Turismo. (ACA)	Turismo Mejorado	Fiat 1500	Ab.
	1ª etapa: Bahía Blanca-Rawson			46º
	2ª etapa: Rawson-Río Gallegos			18º
	3ª etapa: Río Gallegos-Rio Turbio			7º
	4ª etapa: Rio Turbio-Comodoro Rivadavia			7º
	5ª etapa: Comodoro Rivadavia-Bariloche			1º
	6ª etapa: Bariloche-Neuquén			3º
23-11	Torneo Triaungular. El Zonda	Fórmula Dos	B.W.A.-Fiat	1º
	Torneo Triangular. Maggiolo	Fórmula Dos	B.W.A.-Fiat	2º
	Torneo Triangular. Paraná	Fórmula Dos	B.W.A.-Fiat	1º

Dos copas de constructores para el auto de Reutemann



A pesar de una aparente superioridad del Brabham para adaptarse a las difíciles circunstancias que fueron transformando a 1981 en un año realmente complicado, finalmente el Williams FW 07-C retuvo la Copa de Constructores que había obtenido con mayor facilidad el año anterior. Con dos pilotos de la jerarquía de Reutemann y Jones, puede que el logro parezca minimizarse, pero en rigor, aparte de bien concebido, el auto diseñado por Patrick Head fue cuidado en todo momento como un caballo de carrera, pronto siempre para entregar todo en el momento oportuno. Hagamos un repaso de esos cuidados

LA TÉCNICA DEL WILLIAMS

Como generalmente suele suceder en automovilismo, los diseños exitosos son imitados. En mayor o menor medida, y de acuerdo con el responsable de la imitación. Pero en la mayoría de los casos, cada constructor o diseñador rubrica su propio diseño con soluciones personales tendientes a mejorar al producto inspirador. La filosofía de partir de una base competitiva es tan antigua como el automovilismo mismo... Las unidades multicilíndricas, el compresor, los motores aspirados, los frenos de disco, el motor atrás, el chasis monocasco, los win car, etcétera, son algunos de los ejemplos que componen una lista interminable. Precisamente el últi-

mo esquema citado es el que desde hace algunas temporadas debe ser "equipo de norma" en todo F-1 pergeñado con ciertas aspiraciones.

Sería injusto no mencionar a Colin Chapman, padre del diseño y líder en materia de innovaciones exitosas. Todo comenzó con el modelo 78 y sus flancos alares con escobillas en los bordes para evitar que la turbulencia entorpeciera el paso del aire por los pontones laterales. Pero el sistema era bastante elemental y había "fugas" que contrarrestaban el beneficio logrado en principio; fue entonces que Chapman ideó las polleritas... A partir de ahí comenzó todo. La combinación flancos-ala/skirts fue el factor determinante. Por ello no extrañó que uno de los autos más copiados de la historia haya sido el Lotus 79, sucesor del 78 y donde la idea de Chapman cobró toda su dimensión.

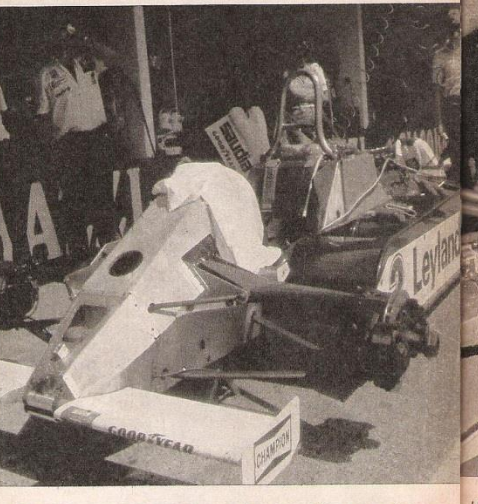
Si el Tyrrell 010 de Phillippe era un "Lotus 79 pintado de azul", el Williams FW-07 no le fue en zaga. Pero la suma de detalles hicieron la diferencia. Para comenzar, una ingeniería mecánica decididamente superior, que resolvía con mayor simplicidad aún que en el modelo original, los sistemas de comando (varillaje de cambios, acelerador, regulación de la barra antirrolido, etc). También la aerodinamia era más sutil, con perfiles alares estudiados y túneles laterales limpios y con correctas canalizaciones. Las suspensiones (también inspiradas en el Lotus 79) eran sin embargo aún más simples. Las regulaciones, el acceso a los distintos componentes, la disposición de radiadores... El FW-07 apareció como una pasada en limpio del 79 e inclusive lo superó, porque mientrs que el 79 dejaba paso al 80, el diseño de Patrick Head superaba con creces los límites de aquéllos.

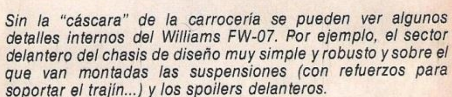
UNA CAMPAÑA EXCEPCIONAL... CON CAMBIOS

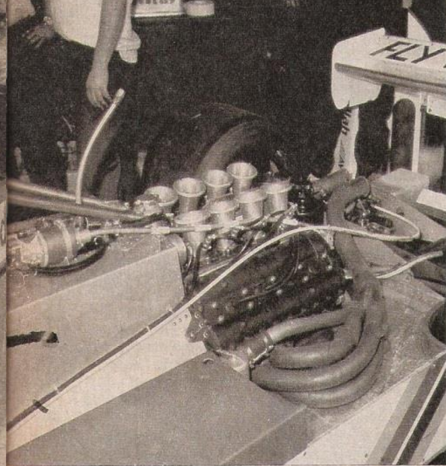
Los autos son producto de los reglamentos, lo escuchamos muchas veces... pues bien, ésta no fue la excepción. Y mantuvo su concepción general casi invariable en la medida que los reglamentos no fueron alterados. Del diseño original sólo desaparecieron los spoilers delanteros como cambio más significativo. Ello sucedió en su segunda temporada (1980) y el proceso que derivó en esto fue paralelo al de otros diseños contemporáneos. Para lograr un mayor efecto suelo, se trabajó insistentemente con las alas laterales y como resultado de esto se llegó a la conclusión de que aún eliminando los spoilers el auto mostraba una excelente adherencia y velocidad en curva. La supresión de los planos delanteros no era una cuestión caprichosa; con ello se lograba una mayor velocidad en línea recta por una cuestión de menor cantidad de elementos que entorpecían el flujo del aire. O sea, que manteniendo su velocidad en viraje y aumentándola en lo derecho, los tiempos disminuían... También desaparecieron las aletas que mostraban sobre los flancos los modelos originales y todo condujo a acentuar la mayor velocidad en recta. Producto de su excelente adherencia en curva, el problema inmediato fue de neumáticos. Prácticamente podríamos sintetizarlo así: a causa de la presión generada por el diseño virando, la temperatura aumentó considerablemente en las gomas delanteras de 13 pulgadas. Era lógico, la lucha entre marcas y pilotos era sin cuartel y además estaba Michelin; por eso los compuestos Goodyear eran cada vez más blandos y producían el fenómeno apuntado. ¿Cuál fue la solución? Adoptar gomas de 15 pulgadas. Por una mayor circunferencia éstas giraban menos número de vueltas que las anteriores y entonces los puntos en contacto con el piso tardaban más en volver a tomar contacto con éste. Conclusión: bajó la temperatura. Pero esto anduvo bien sólo en circuitos cuyo clima era relativamente cálido, porque debió volverse a las de 13 cuando la temperatura disminuyó y eso, sobre el filo del año, casi le cuesta a Williams un campeonato. El Brabham BT49 se adaptaba mejor a las gomas de 13 pulgadas y con otro diseño de suspensiones les sacaba mayor provecho y velocidad.

Esta serie de inconvenientes parecieron esfumarse en 1981 con el retiro de Goodyear y la "masificación" de la categoría en el uso de las cubiertas radiales Michelin.

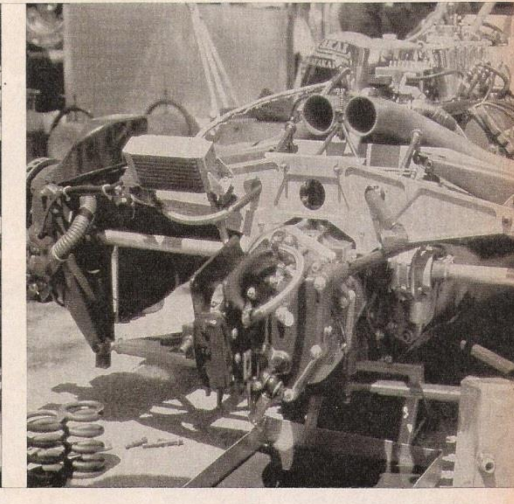
Aquí entraron a jugar otros factores. El fundamental, de tipo reglamentario, que eliminó las polleritas móviles. Esto motivó no sólo que se volvieran a los spoilers delanteros sino a los flancos con aletas. Como sin skirts la reducción del efecto suelo era bastante apreciable, hubo de recurrirse a un generoso spoiler delantero que compensara y permitiera una mayor carga sobre ese tren de gomas. También el cono de trompa cambió por uno no tan perfilado y más acorde con la tendencia "bala" iniciada con el Arrows A-2/3. Se mantuvo esta característica sin poder variar nada para mejorar durante varias carreras. Mientras tanto el gran rival (léase Brabham BT49) se daba el lujo de usar dos spoilers, como en su versión original, con la consabida ganancia de velocidad final. Esto indicó que el

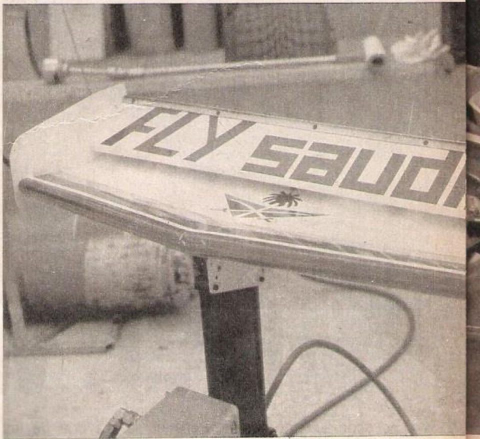



Sin la "cáscara" de la carrocería se pueden ver algunos detalles internos del Williams FW-07. Por ejemplo, el sector delantero del chasis de diseño muy simple y robusto y sobre el que van montadas las suspensiones (con refuerzos para soportar el trajín...) y los spoilers delanteros.

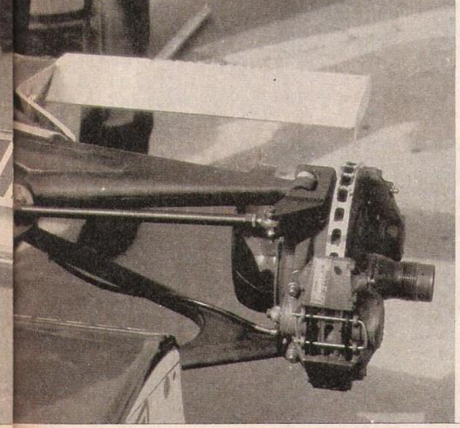


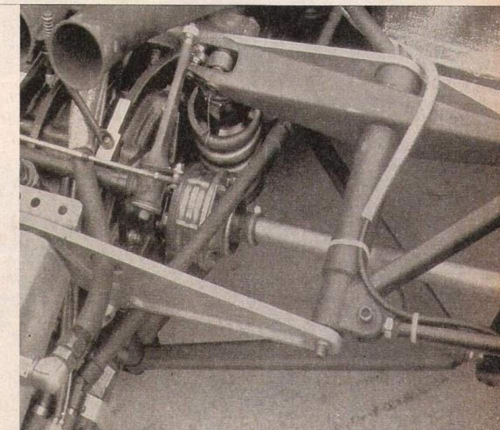
Ubicación del motor inmediatamente después del depósito de combustible. La fijación se realiza mediante una robusta sección intercalada entre ambos y destinada a soportar las vibraciones del mismo. Esta disposición es la que motiva que los FW-07 tengan tan avanzado el puesto de conducción.

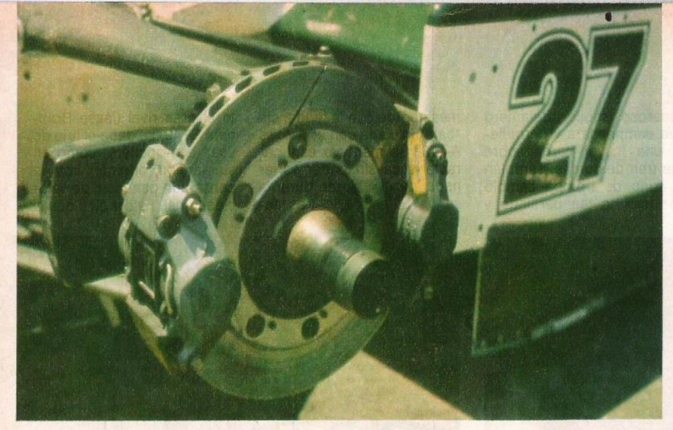

Las suspensiones están montadas sobre un soporte al cual se adosan también otros elementos. Los amortiguadores están ocultos por el mismo soporte. Se pueden también advertir las tomas de aire para los frenos y el pequeño radiador de aceite de la caja de velocidad. Todo acomodado racionalmente...



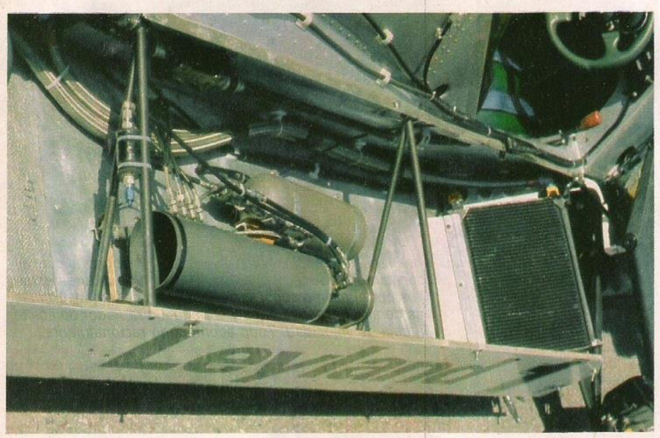
Este tipo de alerón trasero se utilizó preferentemente en trazados veloces. Nótese que es de dimensiones reducidas y con plano principal muy angosto. También los planos verticales son pequeños, así como el deflector. El único pie de apoyo tiene perfil alar.


Angulo diferente para la suspensión delantera. Pueden verse los brazos superpuestos, el portamazas y el disco de freno con su respectivo caliper. Al lado de la parrilla superior, se advierte el extremo de dirección derecho.

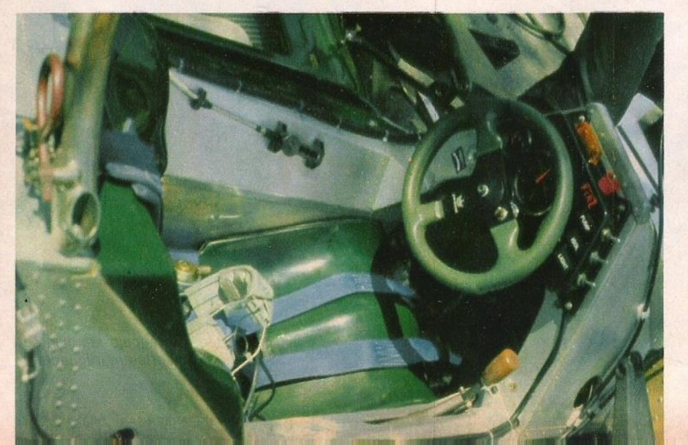

La suspensión trasera lleva un generoso brazo superior combinado y parrilla inferior. Desde este ángulo también se puede advertir la ubicación del grupo resorte-amortiguador y la fijación de la barra antirrolido.



Primer plano para un disco de freno con sus respectivos calipers. Si bien se ensayaron diversos materiales para la construcción de los discos (carbono, por ejemplo) éstos se mantienen de aleación y están profusamente ventilados.



Detalle de los depósitos utilizados para el control y funcionamiento de la suspensión hidroneumática. También se advierte la ubicación del radiador de agua y los lugares por donde pasan algunas conexiones.



diseño de Murray estaba más logrado o al menos era más versátil. El cambio de gomas a partir del GP de Francia complicó aún más el panorama. El FW-07 se adaptó bien a las Michelin, pero a pesar de que las había usado en 1979 y '80, no pasó lo mismo con las Goodyear. Es que en esas temporadas aún estaban las skirts y en el '81 no... Entonces fue cuando se sucedieron las pruebas (Donington, Silverstone, Hockenheim...) y en cada caso tendientes a volver competitivo al auto a través de sucesivos y diferentes flancos alares. Aparentemente, esto se logró a partir de Alemania, cuando los FW-07 aparecieron nuevamente con sendos spoilers en lugar del único alerón delantero. Paralelamente, aparecieron las tomas dinámicas en el capot teniendo como único fin el de suministrar más aire fresco al motor. La combinación mejoró el rendimiento, aunque en un primer momento no se supo si todo había andado mejor por las características veloces del circuito más que por una cuestión de diseño. Esto se confirmaría después, a favor de lo segundo. Cabe aclarar que no hay cambio que revierta una situación por sí solo, o sea que el auto resultó más rápido en lo derecho por tener menos carga y resistencia al avance, pero esto pudo concretarse porque con los nuevos flancos alares, doblaba mejor.

La última modificación surgida fue en ocasión del GP de Italia, cuando el auto de Reutemann lució sin spoilers, o sea que se volvió a la combinación del '80... pero sin polleritas. Notable, realmente notable, lo que no hace otra cosa que valorizar un chasis que por momentos pareció haber llegado al límite de sus posibilidades y que, sin embargo, ganó para Frank Williams dos Copas de Constructores. ¿Podrá su sucesor repetir la hazaña? Patrick Head tiene la palabra...

Habitáculo del FW-07. La butaca en primer plano y después el volante de diseño anatómico con llave de corte de corriente incorporada. Todo muy espartano y funcional... Después de todo, no es para pasear



REVISTA

aire y sol

PARA PLANEAR SUS VACACIONES

MINITURISMO

El Balcón del Paraná. Exhaustivo relevamiento. Campings. Atractivos. Hotelería. Deportes regionales. Itinerarios... y todos los precios.

PESCA

Tributo a la "tarucha". Homenaje a una de nuestras especies deportivas más combativas. Ambientes, carnada, consejos y equipo de spinning. **El fotógrafo pescador. La mejor caña de mosca. Diario del pescador.**

NAUTICA

Salón motonáutico '81. Informe sobre el amplio espectro de embarcaciones livianas y botes de goma. Características y precios. **Presentación de la Sealiner 500. Jarcias y cabos.**

AUTOMOVILISMO

Chequeo de pretemporada.

CAMPING

El fin de la hibernación.



TURISMO

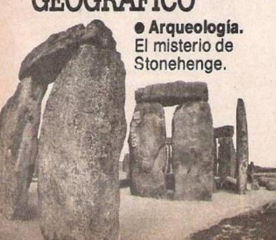
Entre Ríos, ciudades y paisajes.

CARAVANISMO

La rodante frente a las vacaciones. Todo lo que hay que saber para su puesta a punto.

SUPLEMENTO GEOGRAFICO

- **Arqueología.** El misterio de Stonehenge.





- **Jacques Cousteau.** La agonía de los mares.
- **Fotografía.** Galería de tomas de la naturaleza.

ADEMAS:

ARMAS: El gran interrogante: ¿Revólver o pistola?

VIDRIERA: Equipos para camping y hiking.

CANOTAJE: Segunda parte de la aventura en el Río Manso.

HIKING: Las rutas del Parque Nacional Nahuel Huapi.

GUIA: La mejor información para el turista.

PIZARRA: Precios de autos, rodantes, lanchas, motores y botes.

CLUBES: Las actividades, a fondo.

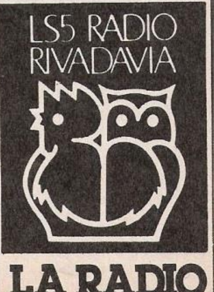
Otra creación de EDITORIAL CREA S.A.

A LA CANCHA HAY QUE IR CON MUÑOZ.



Para no perderse nada. Para saber con precisión y rapidez quién fue el que cabeceó en el entrevero. Para advertir con sorpresa que el wing ha quedado sin marca. Para gritar el gol antes de que entre la pelota.
Con Muñoz usted jamás tendrá que preguntar qué pasó. Claro, Muñoz no está solo. Junto a él hay un equipo periodístico y técnico que cubre cada partido en todos sus detalles, dentro y fuera de la cancha. Muñoz. La Oral Deportiva. Los flashes e informaciones durante todo el día. El fútbol. El boxeo. El tenis. Si a usted le gusta el deporte, no hace falta que le preguntemos de qué radio es hincha.

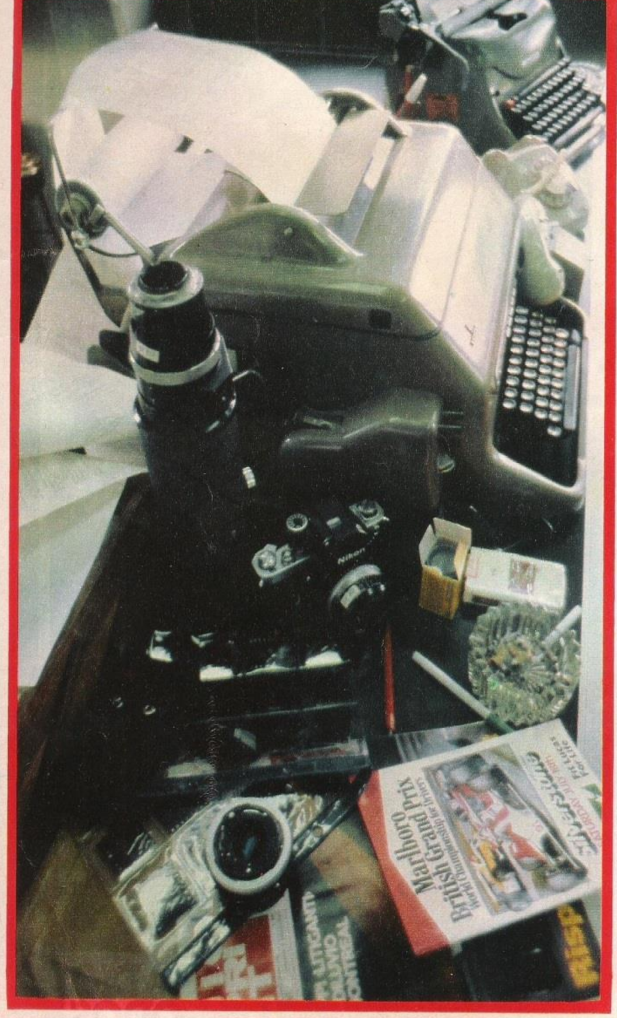
LS5 RADIO RIVADAVIA



LA RADIO DE TODOS

SON PERIODISTAS. CON ASISTENCIA PERFECTA A ESTE ELECTRIZANTE CAMPEONATO DEL '81. HOY DAN UNA OPINION PERSONAL SOBRE REUTEMANN

DESPUES DE LA NOTICIA



Haciendo un alto en sus tareas, estos prestigiosos colegas han dejado momentáneamente de lado el tele de 500, el micrófono o la teletipo para ofrecernos su análisis particular de lo hecho por Carlos Reutemann en el más productivo año de su campaña en Fórmula Uno.

Algunos testimonios no están en esta nota, como el de Héctor Acosta —recorriendo mundo— o el propio Germán Sopeña, por ser parte de quienes hicimos este número, pero ello no impide que las opiniones reunidas esbocen con claridad el concepto que el medio se ha formado del mejor piloto argentino de esta época.

MIGUEL ANGEL MERLO
Diario Clarín

"Creo que fue su mejor año, a través de la performance de Bélgica a Bélgica, entre 1980 1981, que tanto para él como para mi fue más a continuidad de todo lo bueno que había comenzado el año pasado. Esa importante seguidilla de Reutemann demuestra su madurez actual. Y aunque se reconozca una subordinación por su parte a lo largo de 1980 con respecto a la titularidad del primer piloto de su equipo, este año se sublevó, estimo certeramente, por el mal trato recibido en la temporada pasada."

"¿Si ya sería campeón de contar con el apoyo necesario de Williams? Creo que sí. Justamente a través de **Clarín** yo dividí este campeonato en tres grandes partes. La primera comprende desde Argentina hasta Montecarlo donde el equipo consigue nada menos que 56 puntos, mientras que en la segunda parte, que iría de España a Alemania sólo logra 15 unidades. Eso denota que la mala cabeza de Frank Williams, su gran tozudez, lo hce naufragar y dejar en manos de Head y Jones el manejo de las cuestiones más importantes del

equipo, como pueden ser potencia de los motores, soluciones en los chasis, etc. Por eso creo que Williams se equivoca escandalosamente en no apoyarlo para cumplir un pacto nefasto para sus pretensiones, descuidando el patrimonio que Reutemann había conseguido para el equipo. El ejemplo de Alemania, cuando no le cambia el motor roto después de las pruebas de tanques llenos, es muy claro. Justamente en una carrera donde el desempeño de Reutemann en ensayos y clasificación había sido grandioso."

"Reutemann, como todo hombre, seguramente debe sentir el paso del tiempo y lógicamente debe haber pensado mucho lo sucedido en Long Beach, cuando le entrega a Jones el primer puesto. Recapacita y descubre que Williams dice, tal como se publicó en Clarín: **"Yo no puse la pizarra en ningún momento, porque tengo dos pilotos de primer nivel..."**; después viene lo de Brasil donde Carlos resuelve "no ver el cartel", sublevándose a lo pactado. Se propone concretamente ser otro tipo en la pista, fortaleciendo su estrategia y sintiendo más gusto por la lucha."

"Con respecto al contrato que firma Reutemann con Williams, lógicamente lo hace por las exigencias del medio, bastante falto de moral porque el funcionamiento mercenario de todo el ambiente es lo contrario de lo moral. Por eso creo que no hay que darle importancia a esos papeles que se firman en un ámbito de gangsterismo. En cambio, en un ámbito correcto, Reutemann estaría condenado. Pero la F-1 actual da para eso y quiza para mucho más."

EDUARDO GONZALEZ ROUCO
(Carburando, Radio Rivadavia)

"Sin duda fue su mejor año en la Fórmula Uno porque demostró una madurez que sobresalió en el resto de los pilotos. Empezó muy bien el año a diferencia de otros anteriores, y a partir de España, desde mi punto de vista, cambió esencialmente su manera de ver las cosas. A partir de allí lo noté más confiado y seguro, sin el peso de la responsabilidad de pelear un campeonato. Fue el Reutemann más grande que conocí a lo largo de muchos años. Incluso el periodismo lo respetó más en 1981. "Lole" habló con todo el mundo, fue muy franco en cada juicio, hasta con los periodistas italianos que siempre lo tuvieron en la "mira" y en la mitad de este año comenzaron a elogiarlo.

Creo, al margen de su posición en el campeonato, que Reutemann es uno de los más grandes de la Fórmula Uno actual. De conversar con todo tipo de gente del ambiente descubrí que goza de un importante prestigio y está considerado entre los tres mejores."

Como argentino, como periodistas y como hombre de automovilismo, resultados aparte, nunca me sentí tan orgulloso como en este año, ya que 'Lole' fue un profesional en todo sentido y se ganó el respeto de un ambiente muy difícil."

PATRICK CAMUS
(Auto Hebdo, Francia)

Lo cierto es que sí, a cierta altura del año, nadie osaba creer que Carlos sería Campeón Mundial, él quizá menos.... El título sería así el mejor "regalo" que esta endemoniada F-1 pudiera hacerle. "Este año o nunca, y será muy duro, realmente muy duro...". La frase sin embargo, confirmaba que el "semidios" de la pampa argentina se había, finalmente, forjado una moral de acero, inflexible, que, a la imagen de su rostro sombrío, lo pusiera a buen resguardo de tormentas. Es que si Reutemann era Campeón Mundial '81, lo sería pese a todo: a Piquet, a los turbo, a Jones y... a Frank Williams.

Nunca un conductor habría entonces representado tan bien la triste suerte de los segundos pilotos. Y el que Carlos se hubiera quedado con el cetro sería una linda respuesta a sus reivindicaciones.

Publicado en Auto Hebdo Nº 279 del 13-8-1981

GIANCARLO CEVENINI
(Autosprint, Italia)

Indudablemente, este año Reutemann se merecía el título. Se lo merecía porque fue mal atendido por su team, que se arriesgó a perder jugando todo a favor de Jones. Parecieron haber vuelto los tiempos en que Montezemolo era Director Deportivo de Ferrari y quería hacer ganar el título a toda costa a Lauda y, por no hacer vencer a Regazzoni, lo perdió en Watkins Glen en beneficio de Fittipaldi. Antes de Montreal, yo ya creía, como Jackie Stewart (que entonces le daba un 90% de posibilidades, se coronara allí o en Las Vegas), que Reutemann tenía las mayores chances de ser Campeón Mundial, porque Williams era la máquina más simple veloz y mejor estudiada. Y porque, sobre la base de un team muy pequeño, Frank Williams se hizo de la nada y sabe cómo y dónde trabajar.

Personalmente, conozco a Reutemann desde la carrera de San juan, en la temporada argentina de F-2 internacional 1968. Potencialmente, insisto, es un gran campeón que bien podría haber ganado dos o tres títulos mundiales antes del '81 y nadie se habría asombrado. Sin embargo, por varias razones —principalmente por su carácter inseguro, indeciso— siempre cambió de team en el momento equivocado. Se fue de Ferrari en el momento errado, entró a Lotus en momento inoportuno... Y afortunadamente llegó a Williams en el momento preciso... (Después de tantos años, acertar una me parece justo...)

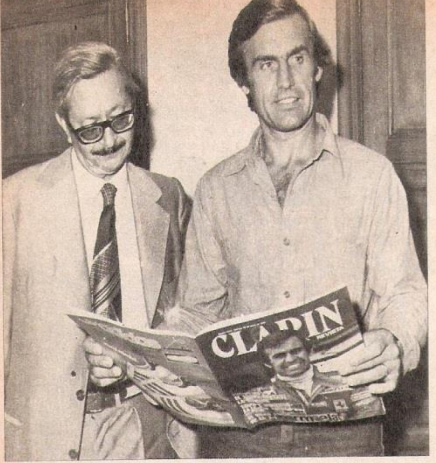
Es un piloto muy latino, que a mí, italiano, me gusta en definitiva, no obstante lo que él pueda decir o lo que puedan argumentar mis colegas allegados a él, por lo que escribo sobre Reutemann en Autosprint... A veces he escrito ciertas cosas no porque no lo quiera —en absoluto—, sino por todo lo contrario. Es sólo porque, dándole esa suerte de "azotes", espero obtener algún eco positivo en su carácter.

Cada vez que nos encontramos a solas, cara a cara con él, le digo: "Carlos, yo soy siempre aquél con quien en Zandvoort, cuando estabas en Brabham, pasaste horas solo en tu habitación, con un portafolios sobre la cama, que contenía cien mil dólares en efectivo". Ferrari lo quería y me había encargado contratarlo, y como existía el problema de que Brabham pretendía 100.000 dólares para dejarlo libre..., Ferrari me confió una cantidad de dinero que yo jamás soñé ver. Y Carlos me decía: "Cevenini, ¿Qué hago? ¿Pago? ¿No pago? ¿Es justo? ¿Es injusto?". Yo, con Reutemann siempre seguí siendo aquél. Así que su título mundial no podría hacerme sino feliz.

Repito: es un gran campeón, un hombre que anda fuerte, un "bravo collaudatore", uno de los pocos que quedan en F-1, que creo son dos: Carlos, especialmente para los neumáticos, en lo que es fantástico (algo de eso saben en Michelin), y Jarier.

De ganar el Campeonato, mi esperanza siempre fue que, con una corona en el bolsillo, se liberara un poco la cabeza de todos esos problemas que se inventa y que en realidad no existen... Lo he visto tantas veces serio en el podio... Y ante la pregunta obligada, su respuesta: "No sé..., dentro de quince días viene el próximo Gran Premio; el coche....". No goza ni los cinco minutos del champagne...

En fin; es grande... Eso sí: no se lo puede llamar "el heredero de Fangio", salvo por el hecho de ser también argentino. Fangio es Fangio...



Miguel Angel Merlo con Reutemann, revisando un ejemplar de Clarín Revista.

GERARD CROMBAC (Sport Auto, Francia)

Actualmente, es el piloto en ejercicio con más Grands Prix corridos, de manera que es el hombre más experimentado, y uno de los más rápidos, indudablemente. Pienso que su problema está en la cabeza, es psicológico; no tiene moral permanente de ganador. Se cuestiona... Seguramente ésa es la causa de que no haya logrado el Campeonato Mundial durante tantos años de campaña. Indiscutiblemente, esta temporada lo merecía, pues lo lideró casi todo con regularidad, aunque en cierto punto volvió a aflorar su problema. En efecto, cometió un error en Zandvoort, al chocarse con Laffite. Este sin duda lo cometió al no dejarlo pasar, pero, en definitiva el toque se debió a una equivocación de Carlos que pudo costarle el título. Lo que le falta es un poco de concentración; no son sus virtudes naturales lo que falla sino su moral. Por otra parte, anda mejor en circuitos rápidos que en los muy sinuosos como Montreal y Las Vegas, lo que le significaba un handicap en las dos últimas del Campeonato. El tiene mucha más experiencia que Piquet, pero menos chance de que éste también cometiera errores, por lo que la definición se preveía muy abierta.

MIKE DOODSON (Motor, Inglaterra; Grand Prix Internacional)

Conocí a Carlos desde que llegó a Europa, y al principio fuimos muy bue-

nos amigos, aunque luego perdimos contacto y actualmente no hablo mucho con él. Una de las razones de esto, creo, es que se conduce como una persona muy privada, probablemente el piloto más reservado que jamás encontré. A este respecto, recuerdo una anécdota que puede interesarles bastante. Charlando una vez con Mimicha durante el primer año en que estuvieron en Europa, ella me dijo que, en ocasiones, cuando volvía de las prácticas para una carrera, al hotel, él se tiraba en la cama y no le hablaba por tres horas. Eso demuestra qué clase de piloto es Carlos. Pienso que él sabe qué va a hacer, mucho antes de que la carrera empiece. Estudia cada posibilidad. Es un piloto muy minucioso, inquisitivo. Desde que puedo recordarlo, a partir del momento en que deja su auto, siempre está caminando por los boxes, observando los otros coches, averiguando qué clase de gomas usan, alerones, etcétera. Es una persona muy técnica. Estimo que no está muy seguro de si mismo, no creo que sea un piloto instintivo ni que lo haya sido alguna vez. Pero él lo compensa siendo tan reflexivo y preparando sus actuaciones de manera tan, tan científica. Considero que ese estilo técnico es lo mejor de Carlos. Creo que es el piloto



"... ¡Va a ganar!... ¡Va a ganar...!" Los relatos de Cacho González Rouco son una institución en las mañanas del domingo.

que más medita su tarea desde Jackie Stewart; probablemente, en forma aún más estricta que Stewart... nada deja librado al azar, evalúa cada alternativa, ya sea de su manejo como de la puesta a punto del auto.

Lamenté particularmente por él lo de Monza, donde tuvo que largar con la cubierta trasera izquierda dura, porque él sabía que podía hacerlo con la blanda. Ya había probado esa habilidad natural en Sudáfrica '81, cuando cambió por slicks justo antes de la largada...

En cuanto a aspectos menos positivos..., casualmente he hablado del asunto con gente de Goodyear hace poco... Estimo que, a veces, Carlos es demasiado cauteloso. Lo he visto en muchas, muchas carreras donde, en lugar de jugarse a tratar de pasar, prefiere mantenerse detrás de alguien.

Hubo varias ocasiones el año pasado..., recordarán, por ejemplo, con Arnoux, en que permaneció a su zaga y no hizo ningún intento por superarlo...Y aquel famoso incidente con Andretti en Holanda, cuando se quedó tras él e hizo falta que Alan Jones le mostrara cómo hacer para pasarlo a Mario...

Pero Carlos es uno de esos pilotos que saben desde el mismo principio, que para ganar campeonatos hay que terminar carreras, conseguir puntos y victorias. Ese, pienso, siempre fue un factor predominante en su modo de correr.

Le he visto hacer carreras magníficas... Recuerdo algunas fabulosas con el Brabham BT44 —del que una vez me dijo que fue el mejor F-1 que condujo—, en las que en verdad fue capaz de dominar y guiar majestuosamente.

Y los europeos no olvidamos que logró la pole position en su debut oficial en la Argentina, lo cual es algo increíble... Eso demuestra que Carlos no siempre es tan cauteloso, que hay alguna chispa en su esencia. Pero creo que la cautela predomina sobre el fuego.

OSCAR OREFICI
(Autosprint, Italia)

Es un personaje indescifrable. Se le han acuñado montones de definiciones. Para muchos, la más apropiada parece la de "gaucho triste", porque es raro verlo sonreír. Hablando de él en una charla con periodistas, Enzo Ferrari lo describió como un hombre "tormentoso y atormentado", un juicio que el mismo Reutemann siempre rehusó aceptar.

Empero, corresponde admitir que, en nueve años de F-1, y aunque habiendo corrido sólo en equipos de primera magnitud, no logró obtener lo que habría merecido. Bernie Ecclestone, el hombre que supo "cotizarlo", fue el primero en descubrir su punto débil: el carácter. Me lo reveló una noche de noviembre del 76 en el restaurante "Edgard" de Paris, comentando el pase de Reutemann de su escudería a Ferrari: "Carlos —me dijo 'sottovoce'— es un piloto excepcional, entre los más veloces de todos, pero es sombrío, pronto a deprimirse ante la primera adversidad".

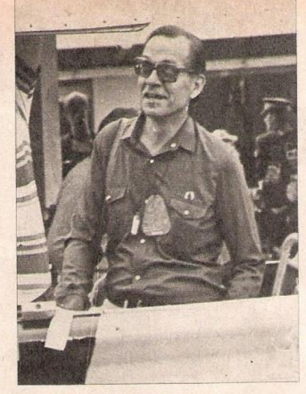
Este año, sin embargo, parece haber cambiado, haberse vuelto más decidido, no aceptar más, supinamente, las situaciones. En efecto, logró ubicarse al frente del Mundial llegando hasta a no respetar las órdenes de su propio box, como en el recordado episodio de Brasil.

Otra característica que lo distingue es que, en el ambiente ruidoso de la F-1, donde se vive en "clan", Reutemann es un solitario. Es que, además de su peculiar personalidad, los pilotos de su generación han desaparecido casi todos de escena, muertos o retirados.

Publicado en Autosprint Nº 25 del 16 al 23 de junio de 1981.

JOSE ROSINSKI
(Sport Auto, Francia)

Tengo mucha estima por Carlos Reutemann como hombre y como piloto. En este último aspecto, creo que nada en especial puedo agregar, pues todo el mundo sabe que es un gran piloto. Lo que más aprecio de él es que, por sobre su condición de piloto, es un gran deportista, un hombre extremadamente leal, jamás implicado en "historia" extradeportiva alguna, un apasionado de las carreras de autos y de los autos; un hombre cuya imagen personal, pienso, contribuye en gran medida a confortar la imagen del automovilismo deportivo en el mundo entero. Se trata de una persona que nunca escatimará esfuerzos, de la que siempre se puede estar seguro de que dará lo mejor de sí mismo y se comportará como un caballero, dando una imagen casi ideal de Campeón. ¿Defectos? No lo conozco lo suficiente como para evaluarlos. La única relación que tengo con él es de periodista a protagonista y no de amigos. Sólo puedo resumir que me impacta mucho y admito que tengo una preferencia enorme por él que, como su exitosa campaña, se merece un título.



Otro de los pocos periodistas argentinos que sigue regularmente la totalidad del calendario de Fórmula Uno es Alfredo Parga.

NIGEL ROEBUCK (Autosport, Inglaterra; Auto Hebdo, Francia)

Aun fuera del auto, Reutemann queda a menudo solitario, sumido en sus pensamientos, el gesto ausente, rehuyendo la conversación. El está allí para manejar, y todo lo que pasa alrededor, en el ámbito de los Grands Prix, no le conmueve la frialdad. Su celebridad le molesta, y su soledad aparente tiene más de timidez que de arrogancia.

ALFREDO PARGA
(Diario La Nación)

Días atrás, en un semanario europeo, un lector proponía un reacondicionamiento en la distribución de puntos que acuerda cada Grand Prix. Hoy se valoran los 6 primero puestos. El lector agregaba estos rubros: clasificación y vuelta-record. Para el ganador de la clasificación, se sugirieron 4 puntos. Y como en los tiempos de Fangio, 1 punto al record de vuelta. Pueden ser discutibles estos valores (como pueden serlo los que hoy FISA da por carrera). Lo importante surgía en la valoración de la prueba de clasificación, tan importante como la carrera misma y tan trascendente como que lleva aparejado el riesgo de la eliminación, si no se entra en el cupo autorizado para correr, y que hoy resulta despreciado.

Semejante disquisición volvió a mi cabeza cuando CORSA me pidio que por ser uno de los afortunados que vio durante todo el año a Reutemann, emitiera un juicio sobre el argentino. Si maneja mejor, si cometió errores, si fue respaldado o no por Williams, si dispuso de lo mejor o recibió lo menos mejor, si puede o no y si debe o no ser el nuevo campeón... Temas que Reutemann es capaz de generar hasta el infinito. Aprovecho en este punto una cita de aquel excepcional director deportivo que se llamó Alfred Neubauer cuando afirma en su libro "Hombres, mujeres y carreras" algo así como "para mí, el mejor corredor de mi equipo es aquel que mejor me transmite el estado de su máquina; el que mejor clasifica; el que menos motores rompe; el que mas los cuida; el que se interioriza más de su técnica. El compendio de todo eso hace que yo tenga una apreciación total de cada corredor; desde que el coche llega a un circuito hasta que vuelve a ser cargado para devolverlo a fábrica".

Entre aquella idea del lector europeo, que suscribo, y que graciosamente le entrego a Juan M. Bordeu para que como flamante integrante del Comité Ejecutivo de FISA, trate de hacerla prosperar por sana e idónea, y el apunte que recuerdo de Neubauer, digo esto: tome usted en cuenta las pruebas de clasificación de las 14 carreras que ya tuvieron puntos —el primero significa un punto en contra y el noveno, 9, por ejemplo— y divida todo por las carreras corridas (14). El coeficiente que aparece le dirá quién es el hombre que clasificó mejor durante este año, sin recibir un solo reconocimiento por su trabajo de puesta a punto. Le anticipo el resultado. Es éste, en orden de ponderación: 1º, Reutemann: 3,71; 2º, Piquet: 3,78; 3º, Prost, 4,78; 4º Jones: 4,92; 5º, Laffite: 9,14. Esta es mi respuesta a la gentil solicitud de CORSA, que en todas las páginas de este número desmenuza al argentino. Carlos Reutemann fue el piloto que mejor preparó su máquina para correr. El más excelente probador. El más estudioso. El que más datos le acercó, seguramente, a su jefe de equipo —aun siendo número 2—. ¿Si saldrá campeón? Eso lo definirán mil factores que pueden entrar en juego en cualquier momento. Yo no sé si será campeón. Sé, en cambio, que por ser el mejor piloto de este año, debiera serlo. ¿Qué le parece?

CARLOS REUTEMANN ES DUEÑO DE...

UN POCO CONOCIDO RECORD MUNDIAL

Entre los Grandes Premios de Bélgica 1980 y 1981, Carlos Reutemann cumplió quince competencias de F-1 sin claudicar en ninguna de ellas, a la vez que sumaba en todas puntos para el Campeonato Mundial, estableciendo una marca inigualada en la historia de la categoría. La estadística y comparación con Jim Clark, Juan Manuel Fangio, Alberto Ascari, Graham Hill y Niki Lauda

→

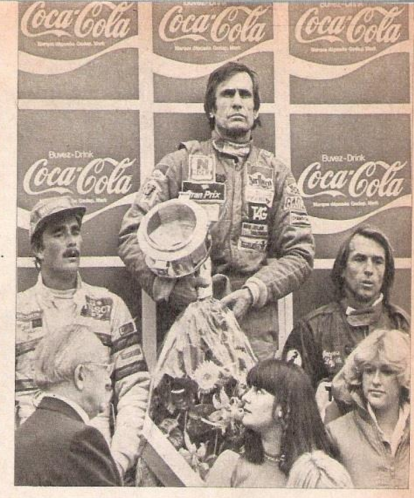


El 30 de mayo pasado, mientras transcurría la vuelta 33 del Gran Premio de Mónaco, Carlos Reutemann entraba definitivamente a los improvisados boxes para abandonar allí la competencia. La segunda velocidad de la Hewland estaba rota y **"en esas condiciones lo mejor es abandonar porque no se puede circular..."** Primer retiro en quince Grand Prix disputados íntegramente por el argentino; serie que había comenzado más de un año atrás, cuando el 5 de mayo de 1980 se puso en marcha el Gran Premio de Bélgica, desde el cual Reutemann había no sólo llegado en todos los restantes G.P., sino que además siempre ocupando puestos puntables. La tremenda confiabilidad mecánica del Williams FW07, diseñado por Patrick Head y atendido por Neil Oatley, le permitió al "Lole", ganar tres pruebas: Mónaco 1980, Brasil y Bélgica 1981; llegar cinco veces en el segundo puesto: Alemania, Canadá y Estados Unidos (Este) 1980, Estados Unidos (Oeste) y Argentina 1981; colocarse tercero en cinco oportunidades: Bélgica, Inglaterra, Austria e Italia 1980 y San Marino 1981, completando con el cuarto puesto en Holanda y el sexto en Francia, ambas durante 1980.

Con esta extraordinaria efectividad Reutemann sumó un total de setenta y siete puntos —43 en 1980 y 34 en 1981— algo que no conoce parangón desde la década del '50, o mejor dicho, desde que Jim Clark cumpliera entre 1963 y 1964 doce Grand Prix sin abandonos, siempre sumando puntos en los que se incluyen nueve primeros puestos. Anteriormente, algunas estadísticas europeas, la asignaban al italiano Alberto Ascari, catorce carreras consecutivas acumulando puntaje, pero en realidad no son exactas ya que olvidan que este piloto no participó en dos pruebas: Suiza 1951 e Indianápolis 1953, abandonando en Indy 1952, todas competencias incluidas en el Campeonato del Mundo de Conductores.

De todas formas, aunque no se contabilicen las "500", no sería Ascari quien siguiera a Reutemann en llegadas sucesivas con puntos, sino otro argentino: Juan Manuel Fangio. En efecto, el "quíntuple" también completó catorce competencias seguidas clasificándose entre los cinco primeros (antes sólo éstos recibían puntaje y no seis, como se modificó luego). Fue entre el Gran Premio de Francia 1953 y el de Argentina 1955, con la interrupción constituida por las 500 Millas de Indianápolis del '54. De ambas series, los méritos de Ascari y Fangio son indudables, ya que aquél venció en doce de las catorce y Fangio en siete.

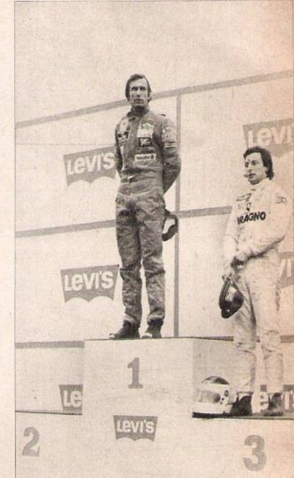
Por lo tanto, es Jim Clark ("Flying Scotman"), quien más cerca está ubicado de Carlos Reutemann, en cuanto a pruebas de Fórmula Uno disputadas sin abandonos. Este piloto, ligado durante toda su carrera automovilística a



La última del record: Zolder. En la siguiente, Mónaco, Lole abandonaría cortando la racha, coincidiendo con la de Clark, de Bélgica a Bélgica. Lo escoltaron en aquella oportunidad, Laffite y Mansell.

Con la victoria en Sudáfrica (sin puntos) y segundo en Long Beach, Lole llegó a la comentadísima carrera de Brasil donde triunfó sobre su coéquipier Alan Jones. Aquí, ese podio donde solamente lo acompañó Riccardo Patrese que ocupara el tercer puesto.





En Argentina 81 y como escolta de Piquet, Reutemann sumó su decimotercer carrera dentro de puestos puntables, finalmente serían 15 los GP con trece podios, ocho de ellos consecutivos.



Ganar en Mónaco es la aspiración de todo piloto de F1. No se sabe por qué pero así es. Lole recibiendo el premio por su victoria de 1980. Junto a él, Grace, Rainiero y Mimicha. En 1981, justamente allí se cortó su racha.

CARLOS A. REUTEMANN

FECHA	G.P.	CIRCUITO	POS.
4-5-80	Bélgica	Zolder	3º
18-5-80	Mónaco	Montecarlo	1º
29-6-80	Francia	Paul Ricard	6º
13-7-80	Inglaterra	Brands Hatch	3º
10-8-80	Alemania	Hockenheim	2º
17-8-80	Austria	Zeltweg	3º
31-8-80	Holanda	Zandvoort	4º
14-9-80	Italia	Imola	3º
28-9-80	Canadá	Notre Dame	2º
5-10-80	EE.UU.	Watkins Glen	2º
15-3-81	EE.UU.	Long Beach	2º
29-3-81	Brasil	Jacarepaguá	1º
12-4-81	Argentina	Buenos Aires	2º
10-5-81	San Marino	Imola	3º
17-5-81	Bélgica	Zolder	1º

JUAN MANUEL FANGIO

5-7-53	Francia	Reims	2º
18-7-53	Inglaterra	Silverstone	2º
2-8-53	Alemania	Nürburgring	2º
23-8-53	Suiza	Bremgarten	4º
13-9-53	Italia	Monza	1º
17-1-54	Argentina	Buenos Aires	3º
30-5-54	EE.UU.	Indianápolis	NC
20-6-54	Bélgica	Spa-Francor.	1º
4-7-54	Francia	Reims	1º
17-7-54	Inglatera	Silverstone	4º
1-8-54	Alemania	Nürburgring	1º
22-8-54	Suiza	Bremgarten	1º
5-9-54	Italia	Monza	1º
26-10-54	España	Pedralbes	3º
16-1-55	Argentina	Buenos Aires	1º

ALBERTO ASCARI

29-7-51	Alemania	Nürburgring	1º
16-9-51	Italia	Monza	1º
28-10-51	España	Pedralbes	4º
18-5-52	Suiza	Bremgarten	NC
30-5-52	Indianápolis	(abandono)	
22-6-52	Bélgica	Spa-Francor.	1º
6-7-52	Francia	Rouen	1º
19-7-52	Inglaterra	Silverstone	1º
3-8-52	Alemania	Nürburgring	1º
17-8-52	Holanda	Zandvoort	1º
7-9-52	Italia	Monza	1º
18-1-53	Argentina	Buenos Aires	1º
30-5-53	EE.UU.	Indianápolis	NC
7-6-53	Holanda	Zandvoort	1º
21-6-53	Bélgica	Spa-Francor.	1º
5-7-53	Francia	Reims	4º
18-7-53	Inglaterra	Silverstone	1º

JIM CLARK

9-6-63	Bélgica	Spa-Francor.	1º
23-6-63	Holanda	Zandvoort	1º
30-6-63	Francia	Reims	1º
20-7-63	Inglaterra	Silverstone	1º
4-8-63	Alemania	Nürburgring	2º
8-9-63	Italia	Monza	1º
6-10-63	EE.UU.	Watkins Glen	3º
3-12-63	México	México	1º
28-12-63	Sudáfrica	East London	1º
10-5-64	Mónaco	Montecarlo	4º
24-5-64	Holanda	Zandvoort	1º
14-6-64	Bélgica	Spa-Francor.	1º

NIKI LAUDA

3-8-75	Alemania	Nürburgring	3º
17-8-75	Austria	Zeltweg	6º
7-9-75	Italia	Monza	3º
5-10-75	EE.UU.	Watkins Glen	1º
25-1-76	Brasil	Interlagos	1º
6-3-76	Sudáfrica	Kyalami	1º
28-3-76	EE.UU.	Long Beach	2º
2-5-76	España	Jarama	2º
16-5-76	Bélgica	Zolder	1º
30-5-76	Mónaco	Montecarlo	1º
3-6-76	Suecia	Anderstorp	3º

GRAHAM HILL

1-1-65	Sudáfrica	East London	3º
30-5-65	Mónaco	Montecarlo	1º
13-6-65	Bélgica	Spa-Francor.	5º
27-6-65	Francia	Clermont Ferr.	5º
10-7-65	Inglaterra	Silverstone	2º
18-7-65	Holanda	Zandvoort	4º
31-7-65	Alemania	Nürburgring	2º
12-9-65	Italia	Monza	2º
3-10-65	EE.UU.	Watkins Glen	1º

Colin Chapman, inició el ciclo, curiosamente en el mismo país en que lo hizo Reutemann, Bélgica, pero en el superveloz circuito de Spa Francorchamps. Complementando los nueve triunfos que decíamos, finalizó segundo, tercero y cuarto en las restantes.

Otros pilotos que estuvieron cerca de igualar este record absoluto del santafesino, fueron Niki Lauda, quien en el período 1975/1976, entre Alemania y Suecia, respectivamente, totalizó once arribos en los puestos puntables; y Graham Hill, que lo hizo en nueve ocasiones durante el Campeonato de 1965, que comprendía sólo diez Grand Prix. Todos los demás volantes que alguna vez hayan competido en F-1, están muy lejos de estas cifras.

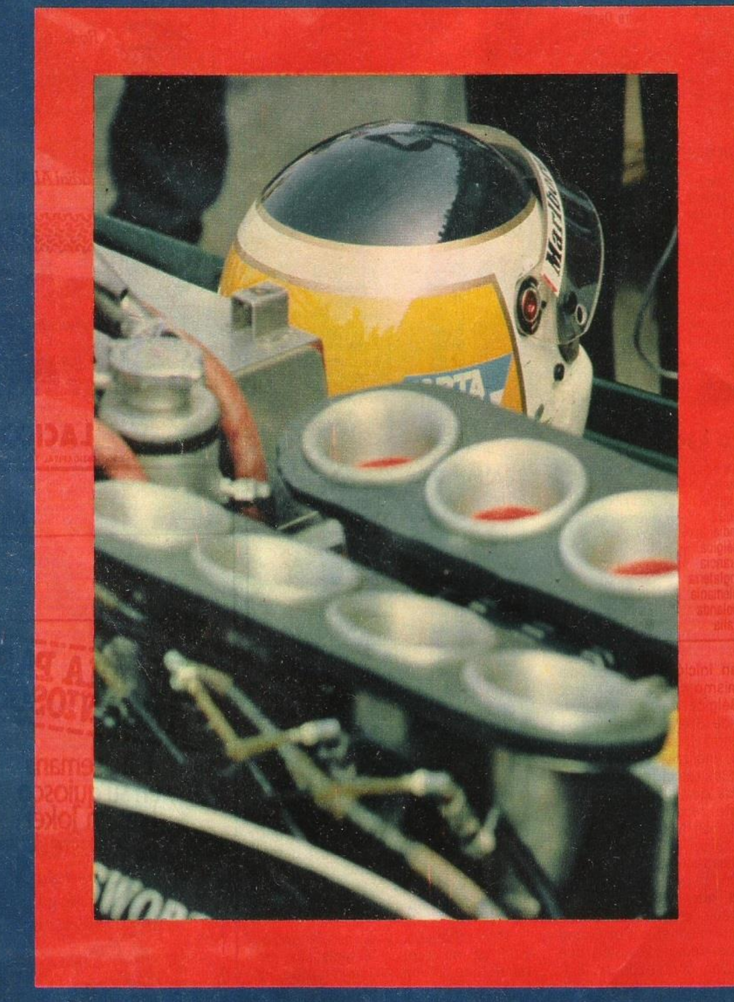
Es evidente, que el simple hecho de cotejar la campaña de Reutemann, con las de Fangio, Ascari, Clark, Lauda o Hill, aumenta de por sí los méritos de aquél, y habla de su ya definitiva inserción entre los mejores y más efectivos pilotos de todas las épocas.

Además, si aquel tan discutido Gran Premio de Sudáfrica, que se disputó mientras la lucha entre la F.O.C.A. (Fórmula One Constructors Association) y la F.I.S.A. (Federation Internationale de l'Sport Automobile) llegaba a su punto más álgido, hubiera tenido puntos para el Campeonato de esta temporada, serían dieciséis las veces que Reutemann habría llegado "en los puntos" ya que ganó en esa oportunidad. También hubieran sido catorce, en vez de trece, los podios acreditados —siempre, por supuesto, hablando en función de Campeonato—.

Probablemente, esta mera enunciación de números y estadísticas, no refleje cabalmente la magnitud de los logros de Carlos Reutemann. Pero si se evalúan las actuales carreras de Fórmula Uno, la paridad de los autos empleados, la constante superación de nuevos valores y la calidad de los ya consagrados, se tendrá una idea más clara de las cualidades necesarias para completar tan prolongado ciclo de resultados positivos.

REUTEMANN

ULTIMA PAGINA



Hasta aquí, todo Reutemann
Inevitablemente será necesario un nuevo libro,
acaso mejor y más grande que éste,
para dar cabida a todo lo que nos queda
por esperar aún de él.